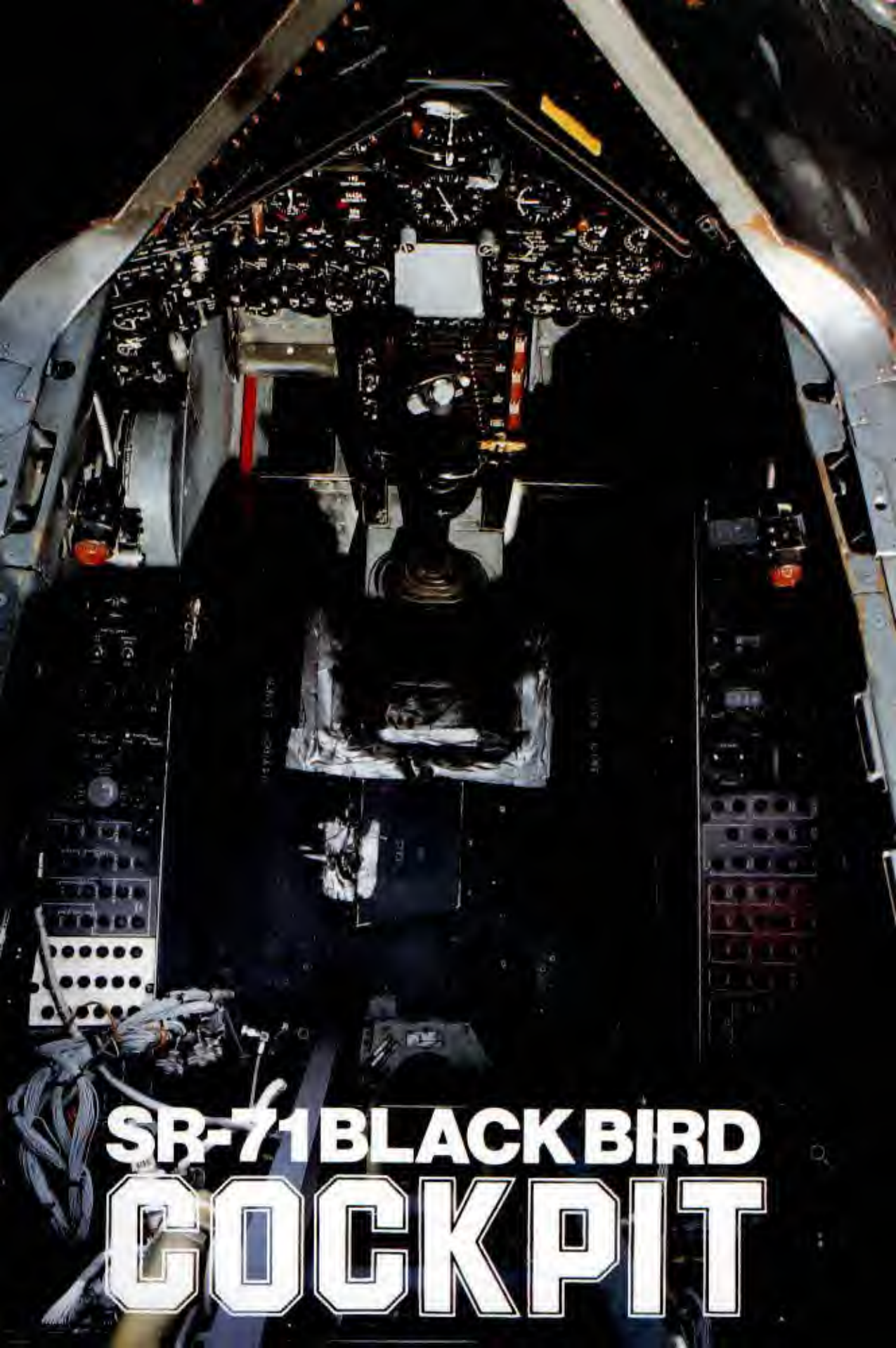
No.475
KOKU-FAN
July 1992
航空ファン
7
FLIGHT
REMOVE
BEFORE
4AG3528-1
ATSUGI WINGS '92
厚木基地オープンハウス
KF SPECIAL GRAPH
空母アンティータムと朝鮮戦争
特集 スパイ機/超秘密機
SR-71未公開写真/特殊改造機"ビッグ・テイル"，オーローラ最新情報
湾岸戦争のU-2R偵察写真解析

SR-71 BLACKBIRD COCKPIT

CHUTE
RSO
EJECTED
RSO
BAILOUT
SPIKE
LDG GEAR
L
R

SR-71 BLACK BIRD
COCKPIT
IVSI
VERTICAL SPEED
DISPLAY MODE SEL
ANS
INS
TACAN
ADF
MODE
APPROACH
TACAN
BEARING SELECT TAC/ADF
NORMAL
HYD PRESS

SR-71 BLACK BIRD
COCKPIT

PHOTOS & REPORT
Tony Landis

そのどこをとっても、マル秘の部分で覆われている軍用機の写真撮影は、撮る方も撮られる方も、常に神経を使う作業となる。中でも、コクピット内の撮影は、通常は厳しく拒絶される。メーターの種類、配列、数、そして数値から機体の持つ性能が専門家の目には明らかになってしまうからだ。

本号、表紙から続く一連の写真は、今を遡ること30年、1960年代から一貫して秘密機として扱われてきたSR-71のコクピット。P.1とP.2、3の見開きは前席、表紙およびこのページ下が後席のメインパネルで、SR-71A（61-7972）のもの。1990年3月6日、ロサンジェルスからワシントンD.C.までの記録飛行を実施した直後の撮影である。右2枚は同じ機体の前席サイドパネル。

右ページはSR-71系列の秘密機で、初公開のコクピット。上はCIAの単座スパイ機、A-12（60-6931）のコクピット。12機製作されたといわれているが、内1機は複座のトレーナーであることが今回判明した。下は戦闘機型YF-12Aのコクピット。3機製作された2号機（60-6935）。

BIG TAIL
17959
U.S. AIR FORCE

礼文島上空のCIS電子偵察機

写真提供：航空自衛隊

北海道・礼文島の領空を侵犯したCISのAn-12のカラー写真がこのほど防衛庁からリリースされた。

発表によれば、An-12は4月10日午前9時41分12秒に礼文島西方約22kmで領空に侵入、三沢防空司令所の警告を無視して礼文島北部を横断、その後ノシャップ岬北方沖で北上し、同48分59秒に領空外に出てサハリン方面に向かった。これに対し千歳基地第2航空団のF-15がスクランブル、An-12の電子偵察機であることを確認して写真撮影を行なった。

An-12"カブ"のELINT（電子情報偵察）機には"カブA"と"カブB"が知られている。写真の機は基本型のAn-12に対し、胴体下面中心線上にブリスター状の小型のアンテナ2個と、外翼下面に各3本のブレードアンテナが設置されており、"カブB"に分類されるタイプだろう（ブレードアンテナのみは"カブA"とされる）。胴体側面と主・尾翼端には赤色の帯状塗装が施されているが、これはVTA（輸送航空部隊）所属のAn-12に多く見られるもので、本機はVTAからの転用機であると思われる。任務の秘匿のためには輸送機の外見のままの方が望ましいと考えられたのではないだろうか。なお後部銃座のNR-23機関砲は撤去されている。

An-12の改造機には他にECM用機として"カブC"と"カブD"の存在が知られている。

（解説：白井和弘）

Catch unknown 第2航空団F-15視認。通算24回目の領空侵犯は，CIS(旧ソ連)空軍An-12改造新型電子偵察機。

午前9時41分12秒礼文島西方22kmから領空侵犯，礼文島北部上空を通過，その後稚内北方で左旋回，北上後9時48分59秒に領空外へ出た．

BEALE

Home base of U-2

Photography by Randy Jolly
/AERO GRAPHICS

SR-71の引退によって，公表されている限りでは唯一の戦略偵察機として，先の湾岸戦争でも，長期間にわたり任務に就いたロッキードU-2（本号P.50〜参照）。同機も，NACA（米国航空諮問委員会）の高空気象観測機として偽りのデビューを果して以来，黒いスパイ機として数々のエピソードを作ってきた。

現在のU-2R（TR-1も改称され，同じ名称に）はカメラなど光学センサー——一辺倒だった偵察器材も，サイドルッキング・レーダーなどを駆使したマルチ・センサーへと発展し，同時に強力なECM装置などを備えるようになった。

写真はカリフォルニア州ビール空軍基地をホームベースとする唯一の部隊，9SRWのU-2Rで，ヨーロッパ（英アルコンビュリー）や極東（烏山），さらに今回のような紛争における緊急展開に備えて連日の訓練を実施している。

上はチェイス機，T-38A。SR-71が現役のころは技量維持訓練機としても使用された。下は着陸するトレーナー。本機の着陸はその視界の悪さと飛行特性から極めて難しく，メーターで読みとれない範囲に地面に近づくと，チェイス車から別のパイロットが「10ft，5ft，……3，2，1」とカウントダウンを始め，「タッチダウン」でパイロットはスロットルをカットする。

ビール基地内に置かれたU-2Rパーソナル・マーク。右ページ中右は，湾岸戦争における出撃マーク．

01098

HOLDAY OF
在韓米軍のシークレット・バード

取材：石川潤一

4月11、12日に開催された米海軍厚木基地のオープンハウスは、実に30数年ぶりに姿を見せた黒衣の"ドラゴンレディ"、U-2偵察機によって大いに盛り上がった。1960年まで厚木をベースに、気象観測機という触れ込みで隠密行動をしていたU-2だが、同年5月にソ連領内で撃墜される事件が発生、間もなく日本の空から姿を消した。とはいっても、南ベトナムや台湾でのミッションは続けられており、韓国の烏山基地には現在も9SRWの第2分遣隊(Det.2)が展開している。77年には横田にU-2R1機が緊急着陸、またソウル五輪の時にはDet.2への補充機が嘉手納へ飛来したが、古巣の厚木へは60年以降の飛来はなかった。また、U-2Rの異様な姿に目を奪われがちだが、エプロンには在韓米陸軍のRC-12D信号情報収集機とOV-1Dモホーク観測機が初展示されており、海軍も負けじとEP-3EアリーズII電子偵察機を初公開。情報戦争の最新鋭機が顔を揃えた大収穫の航空祭となった。

DRAGON LADY

この見開きは厚木へ展示された9SRW（9WG）/Det.2 "BLACK CAT" のU-2R(80-1068)で、シリアルからも分かるようにTR-1Aとして80年代に再生産された機体。一時期U-2R（T）などと呼ばれたこともあったが、91年末をもって全機「U-2R」に統一された。今回の飛来はDet.2極東デモチームによるもので、今後は横田のオープンハウスにも参加を予定しているようだ。デモ目的のため偵察機材は搭載されておらず、写真からも分かるように、ノーズコーンや主翼ポッドはノーマルな形状だった。しかし、そのことは逆に、ミッションに合わせた偵察機材を簡単に着脱できることを意味している。アメリカやイギリスのエアショーではU-2Rはさして珍しい存在ではなく、外見から得られる情報は少ないが、まだまだ微妙な機体だけに、M16A2ライフルを抱えた兵士が警備していた。バックに見えるC-130Hは、特殊作戦用といわれる347AW/Eフライト所属機。

U-2R

RC-12D

U-2Rの陰に隠れて，あまり注目されなかったが，厚木にはRC-12Dという陸軍の電子偵察機が初めて展示された。RC-12Dは地上部隊のために信号情報（SIGINT）収集を行なう特殊電子任務機（SEMA）で，ビーチ・スーパーキングエア200CTをベースにしている。所属部隊は米陸軍第3軍事情報大隊（3MIB）で，9WG/Det.2と並んで重要な在韓米軍の情報収集部隊だ。第501軍事情報群（501MIG）の下部組織と思われ，これまで平沢（ピョンタク）のキャンプ・ハンフリーズに展開するといわれていたが，厚木で会ったクルーは大邱（タエグ）からきたと答えていた。

所属機はRC-12Dのほか，後述するOV-1Dモホークとその電子偵察型RV-1Dで，所属機数は不明だが在独米陸軍第5軍団（V Corps）の1MIB（ビスバーデン）や第7軍団（VII Corps）の2MIB（シュツットガルト）などの例をみると，RC-12D/K 6機，OV-1D 8機，RV-1D 7機が定数のようだ。おそらく3MIBにも，20機前後が所属しているはずだ。

今回展示されたRC-12D（83-24313/GR-14）は83年度に6機発注されたうちの1機で，定数6機とすれば，83年度発注の残る5機（83-24314/GR-15～83-24318/GR-19）も3MIBに配備されているものと思われる。

RC-12Dに搭載される機器としては，ESL製のUSD-9遠隔操作通信傍受/方向探知システム，"インプルーブド・ガードレールV"が中心である。RC-12Dは20〜70，100〜150，350〜450MHzの周波数を傍受するため，機体各所にアンテナを配置しているが，特に目立つのがエンジンナセル外側の主翼上下面に延びたダイポールアンテナで，胴体の上下面にも多数のブレードアンテナが見える。主翼端に近い部分にある小振りのブレードアンテナは，地上のデータ処理機材に中継するためのARW-83機上中継装置用。また翼端ポッドや胴体後部には，機体サバイバビリティ装置（ASE）の妨害システムが収容されている。RC-12DのASEとしては，SA-6地対空ミサイルなどに対抗できるALQ-162コンパスセイル連続波ジャマーと，ZSU23-4自走機関砲のガンディッシュ照準レーダー用ALQ-136I/Jバンド・レーダージャマー，ALQ-156ミサイル探知システムがある。

OV-1D

3MIBからはOV-1Dモホーク（67-18929）も展示されており，こちらも韓国から在日米軍基地への飛来は何度かあったものの，一般に公開される機会はほとんどなく，非常に珍しい機体だ。欲をいえばSIGINT型RV-1Dが展示されればさらによかったが，今回初めてLS-59というポッドも公開されており，得るところは大きかった。

OV-1Dは胴体を延長，機首先端にKA60パノラミックカメラ，胴体下面フェアリング内にKA60およびKA76垂直カメラ，あるいは赤外線センサーを搭載する。また，機首下面右側には着脱可能なAPS-94D側面監視機上レーダー（SLAR）を搭載する（写真の#18929もAPS-94搭載機）。

Photo : Tatsuya Kakitani

↑　#18929の前で，座間の第78航空大隊（78Av. Bat.）隊員と話し込むモホークのパイロット。
←　#18929の右主翼パイロンに搭載された，LS-59ポッド。ポッドの下面は3つの透明な窓に分かれており，ここがハイパワーのストロボとなっている。ポッド先端にあるのはラムエアタービンで，飛行中に発電機を回してストロボをチャージする。以前のモホークでは，主翼付け根の上面に54発のフォトフラッシュ・フレアーを収容するディスペンサーを搭載していたが，LS-59の登場で写真撮影が容易になった。このほか今回の展示機には搭載されていなかったが，赤外線妨害用のALQ-147“ホットブリック”IRCMポッドも運用できる。なお，RV-1D信号情報収集機はカメラやAPS-94を撤去して重量を軽減，主翼外舷の固定パイロンにALQ-133クイックルックELINTポッドを搭載できる。

ARIES II

在韓米軍の情報収集機がこぞって厚木へ飛来。その一般公開が「解禁」された理由は不明だが，緊張緩和に向かいつつある南北朝鮮問題は無関係ではないだろう。それはともかく，厚木にはもう1機，海軍の電子偵察機が展示された。グァム島アガナ基地の電子偵察飛行隊，VQ-1に所属するEP-3EアリーズIIである。

アリーズIIは老朽化しつつあるEP-3Eアリーズの代替機として，余剰となったP-3Cを改造，電子偵察機器をそのまま移植したもので，写真のPR31（156507）のほかPR32もすでにアリーズII化されている。アリーズIIは同時に，ALR-76 ESM/レーダー警報装置などを新たに搭載しており，主翼端にアンテナが追加されている。

Photo : Tetsuya Kakitani

↑ アリーズ（クルーは「エイリーズ」と発音していた）IIの機首部分。P-3Cベースの機体だけに，P-3Aを改造したアリーズIと比べてレドーム下面の形状が異なる。

↗ 説明にあたった女性クルーのフライトジャケット。真ん中のインシグニアはVQ-1のもので，左はフィリピンのキューピポイント分遣隊，右は厚木分遣隊のもの。

→ PR31の主翼端から機首方向を見たところで，翼端の黒い部分がALQ-76のアンテナ。アリーズIIの識別法として，主翼下面と胴体下面に林立するロッドアンテナがあるが，展示機ではアンテナは撤去されていた。前出の女性クルーによれば，アンテナは空気抵抗が大きいため，外してきたとのこと。写真でも，アンテナ取り付け位置に穴をふさいだパッチ状の小板が貼られていることが分かる。

AKG 52 Aufklärungsgeschwader 52/Luftwaffe

AKG52のRF-4E（35+10）の空撮ミッションにフスム基地JB41のアルファジェット（41+66）が加わった。下はホームベースのレック。右上は主翼上面を見せるRF-4E。左主翼上のスポイラーが立っており，それに応じた傾きであることが分かる。

飛行機写真術入門

↑厚木基地に着陸するF/A-18。離着陸を確実に撮影することが上達への第一歩。
着陸は機体との距離が刻々と変化するためタイミングをつかむことが必要である。
400mm f8 1/250 ベルビア

飛行機写真の魅力

1903年にライト兄弟による，初の動力飛行が成功し，人類は空へのキップを手に入れることができた。

それから約90年の間に，飛行機はめざましい進歩を遂げ，いまやハイテク技術を駆使した，最も発達したマシーンといえる程になった。

飛行機に興味を持ち，何らかの手段で接したいと思った時写真を撮ることから始める人が最も多く，また最近の高性能一眼レフカメラや高品質のフィルムの普及により，飛行機写真を楽しむ人達が年々増えている。

本コーナーでは，これから飛行機写真を始めたいと思っている人達を中心に，いくつかの例と参考となる写真を見ていただきながら，進めていきたいと思う。

基地や空港の外側から，離着陸する飛行機を追い，撮影するのは飛行機写真の基本である。基地や空港のフェンス沿いには，飛行機写真にかけては初級者から上級者まで，多くの人達でいつも賑わっており，熱気を感じるほどである。

高速で飛ぶ機体を，シャープなピントでピタリと撮れた時の喜びは，飛行機写真の醍醐味であり，また夕焼けや夏の積乱雲をバックにして絵画的な作図にしても味があっていい。

自分の好きな飛行機を，少しでもカッコよく撮りたいと誰もが思っている。しかし，初めからプロのようにうまく撮れるわけではなく，数多く撮るうちに，自分の技術ではどの点が甘いか，そしてどのようにすればいいのかが，写真を見ればわかるようになるし，その手助けを本コーナーでも行なっていきたいと思っている。

↑地上で待機中のF/A-18。次の動きを予測するのも大切である。フレーミングにも注意を払いオリジナリティを表現してみる。
300mm f5.6 1/125 ベルビア

そして少しずつ上達することにより，飛行機写真の魅力と奥の深さを知り，自分の撮影に対する姿勢も積極的になり，センスのよいものとなるだろう。

飛行機への憧れはいくつになってもつきるものではない。飛行機が大空を飛ぶ姿を写真に収めると同時に，心の中にもその機体を刻みつけていく。そこに飛行機写真の魅力がありいつまでも続けていける原動力があるのだ。

カラーリバーサルフィルムの特性とベルビア

フィルムには、一般に使われているネガフィルムとスライド映写あるいは印刷用に使われるリバーサルフィルムの２種類がある。ネガフィルムの特徴は露光ラチチュード（許容範囲）が広く、プリントが手軽にできる。その代わり、プリント段階での補正の影響を受けやすく、撮影者のイメージどおりの仕上りにならないこともある。リバーサルフィルムの利点は、撮影者のイメージどおりにオリジナルの写真表現ができ、第三者に左右されず自己の作風の追求がおこなえる。その代わり露光ラチチュードがシビアである。現像後そのまま鑑賞でき、仕上がりが確認できる。

そのため、どのコマの写真が良く撮れているか、またどう使うかといったことが、スムーズに行えるのである。

リバーサルフィルムを使っての撮影で注意しなければならないのは、ネガフィルムに比べて露出が非常にシビアということ。空をバックに撮影を行う機会の多い飛行機写真では、天気による露出の決め方が、仕上がりの結果を大きく左右することになる。また、被写体となる機体の塗装はカラフルなものから、グレイを基調とした地味なものまであり、その日の天候を考えて適正露出をしなければならない。

アメリカ空/海軍機のように、比較的くすんだ塗装の機体は、少し絞りを開けてやるとか、強烈な太陽の反射を受けてジュラルミンの地肌がギラギラと輝く機体なら、絞り込んでバックより浮かび上がらせるなど、露出をコントロールすることにより、様々な演出をすることができる。

本コーナーに掲載している写真は全て、ベルビアを使用して撮影されたものである。写真を見てもらえばわかると思うが、空の青さの発色性や機体のシャープな写りが極めて優れていることがおわかりいただけるだろう。

発売以来、プロを始め多くのアマチュアカメラマンから、素晴らしい色調と解像力、粒状性などの点で、絶大な支持と信頼がよせられているフィルムであり、飛行機を撮影する人達のハードな要求に見事に応えてくれる強い味方である。

↑月がわずかに見える中、上昇していくブルーズ。ベルビアによる青空の発色性が素晴らしい。300mm　f11　1/250　ベルビア

↑展示されたF-14。機体のマーキングを記録しておくのも楽しい。米海軍機のマーキングはバラエティに富んでおり撮影対象としては大変興味深い。50mm　f5.6　1/125　ベルビア

→リーダー機が急上昇する瞬間。速い動きをシャープに写しとめることができた。アクロバットチームの撮影は演技の順番を事前に把握しておきタイミングをつかむのがコツだ。400mm　f4　1/500　ベルビア

↑紺碧の空をバックにスモークをひきしめていくブルーズ。5機編隊による一糸乱れぬフォーメーションが美しい。
300mm　f4　1/500　ベルビア

シャッタースピードとピント

飛行機写真では，1/500から1/250のシャッタースピードが多く使用される。飛行機の移動スピードが非常に速く，また撮影する時間も短いため，速いシャッタースピードが必要になってくる。また望遠レンズを多用しての撮影がメインとなるためでもある。

始めのうちは，カメラブレを起こしてせっかくのいいチャンスを逃がすこともあるが，しっかりとカメラとレンズをホールディングして，速いシャッタースピードでの撮影に慣れるのが上達への道である。

ベルビアを使用して望遠レンズで撮影する場合，ベルビアのISO50という特性を最大限に引き出す，レンズとシャッタースピードの選択が必要となってくる。

速いシャッタースピードで，開放値の明るいレンズを使用すれば，青空の鮮やかさとシャープな機体が写し込める。

高速で飛行する機体は，自分との距離が絶えず変化している。距離に対応してピントも変化しなければならず，集中力が要求される。

適確なフレーミングで，シャッターを切る瞬間にピントを合わせるには，機体と自分とのある程度の距離をつかみ，レンズのピントリングを微調整しながらピントを合わせ，合った瞬間にシャッターを切り，次の動作に入るのである。

↑パイロットがコックピットから出て歓声に応える。機体の青さが美しい。整備員との息のあった動きが気持ちいい。
300mm　f5.6　1/125　ベルビア

ピント合わせが上達するには数多く練習し，いろいろなシャッタースピードやアングルを経験することだ。失敗を恐れず，果敢にチャレンジしてほしい。

←厚木基地の航空祭で展示されたF-14と前に立つエビエーター。広角レンズで撮ることにより周りの雰囲気もつたわる。航空祭では直接，パイロットと話しをすることもできるのだ。
24mm f11 1/125 ベルビア

航空祭での撮影方法

毎年，全国各地で開催される航空祭には，多くの観客がつめかけ大変な盛り上がりをみせる。

普段は基地の外側でしか撮影できない，最新の戦闘機が目の前に並ぶとあって，撮影するには絶好の機会である。

必要な機材としては地上展示機を撮るために広角レンズ，デモフライトを撮るために望遠レンズが最低限必要である。広いエプロンに並ぶ多くの展示機を撮るには，24mmから28mmクラスの広角レンズでないと，機体全体をクリアに撮ることはできない。

人気のある機体にはすぐ人垣ができてしまうので，朝早く入場すると同時に，お目当ての機体を素早く撮るのもいいだろう。低い位置から，多少あおり気味に撮ると，機体全体がきれいに入り，わりと迫力ある印象を与える写真を撮れる。

またブルーインパルスを撮る場合など，流れるようなスモークを効果的に画面にとりいれるためには，広角レンズがあれば，比較的簡単にできる。

戦闘機などの,デモフライトを撮影するには300mm以上の望遠レンズが必要である。観客がいるエプロン地区から，滑走路までが遠い基地が多いことや，実際にデモフライトをする場合，安全を考えて高度を高めに設定するためである。

デモフライトでは，戦闘機の迫力ある姿を撮影する絶好のチャンスである。急降下や急上昇，急旋回など様々なアングルが目の前に展開する。それらを確実にとらえるためには，先読みの判断力と，適確なシャッターチャンスをものにする技術とセンスが必要になってくるのである。

↑パラシュート降下などのアトラクションも航空祭ならではの楽しみだ。航空祭では多くのプログラムが実施されるので一日中楽しむことができる。
300mm f5.6 1/250 ベルビア

MCAS BEAUFORT AIR SHOW '92

Photography by Takashi Hashimoto

米海兵隊MAG-31のホームベース，サウスカロライナ州MCASビューフォートで3月28日，29日の両日，恒例のオープンハウスAir Show'92が行なわれた。エアショー当日は好天に恵まれ，予定された米陸軍パラシュート・チーム，“ゴールデンナイツ”のパラシュート降下，空軍のF-15，海軍のF-14，ブルーエンジェルズ，海兵隊AV-8B，レスキューフライトのHH-46によるデモフライトがすべて実施され大いに盛り上がった。地上展示は地元海兵隊はもちろん，陸，海，空軍そしてコーストガードの機体も参加し，30機を超す展示機がエプロンにズラリと並べられた。

MCASビューフォートにはMAG-31の海兵隊戦闘攻撃飛行隊5個（VMFA-115，-122，-251，-312，-451）が所属し，そのうち1個飛行隊が岩国のMAG-15にローテーションで派遣されてくる。

→ サウスカロライナの青空に純白のスモークを曳いた6機のホーネットが散る。ブルーズのデルタループ・ブレイク。

←↓→ JATO（Jet Assisted Take Off）による短距離離陸を披露するブルーズ支援用輸送機C-130“ファット・アルバート”。JATO使用により1,500ftの滑走で離陸，45°の上昇角で1,000ftまで最短時間で到達できる。一時期カウンターシェイド塗装機を使用していたアルバートだが，91年9月にEC-130Q改造機の配備を受け現在の美しい塗装が復活。

↑　地上展示されたVMFA-251のF/A-18A（DW11/162458）とVMFA-312のF/A-18C（DR01/164264）両機は主翼の兵装ステーションに各種ミサイル，レーザー誘導弾等の訓練弾を装備して展示された。

→　MCASビューフォートのフライトラインに列線を作るVMFA-122のF/A-18A．同飛行隊は今年部隊創設50周年を迎え，会場に設けられたブースでは50周年記念のTシャツ，ボールキャップ，パッチなどを販売していた。VMFA-122は7月下旬に岩国基地のMAG-15へローテーション配備されるとのこと。ひょっとしたら秋の航空祭で50周年記念グッズを買うチャンスが巡ってくるかもしれない。

1972年の実戦配備開始以来，米海軍主力戦闘機の座を保持し続けているF-14トムキャットだが，当初予定されていたエンジン換装型のF-14B，新型アビオニクス装備のF-14Cへの生産移行は新エンジン開発の遅れ，機体価格の大幅高騰によりキャンセルされた。そのため海軍はエンジンの信頼性に欠けるTF30装備のF-14Aを使用し続けてきた。80年代後半になり，ようやくエンジンをTF30からGE社のF110に換装したF-14Aプラスの配備が開始され，同機は後にB型と改名，10年以上遅れて当初の計画が実現された。F110へのエンジン換装によりA型と比較し約40%の推力向上が得られ，またデジタル・エンジン管制によりスロットル操作に制約を受けなくなったためF-14Bの機動性は飛躍的に向上した。大西洋方面転換訓練飛行隊のVF-101ではF-14Bでのデモフライトを行なっており，MACSビューフォートでもパワフルでキレのよいデモンストレーションを見せた。

↑→　アフターバーナ・オンでトムキャットの特徴VG翼を変化させながらナイフエッジ・パスを見せるF-14B。
↗　海軍機のデモフライトには比較的多く取り入れられているタッチ＆ゴーからのダーティコンフィギュレーションのままでの引き起こしを見せるVF-101のF-14B。
←　NASオシアナから地上展示で参加したVF-41のF-14A（AJ101/162689）。今日では希少価値の高くなったガルグレイ塗装のトムキャット。写真では見えないがインテイク，ノズル，TVカメラ窓のカバーにもスペードを描いている。

↑　デモフライトでハリアーお得意のホバリングから上昇に移るVMAT-203のAV-8B(KD22/161574)。海兵隊のハリアーに対するグレイ化は急ピッチで進められ，すでに大半の機体はグレイ迷彩に塗装されている。VMA-311が塗装した濃淡迷彩やVMA-231が塗装したブルー系の迷彩など多種が試されたようだが，どうやらハリアーもカウンターシェイド・スキームのグレイ迷彩に落ち着く模様だ。なお，VMAT-203は，Tの文字からも分かるとおり，ハリアーの転換訓練部隊。

MCASビューフォートで3月20日，VMFA-333の解散式が行なわれ"シャムロックス"は49年にわたる飛行隊の歴史にピリオドを打った。ビューフォートのOクラブには，シャムロックスの遺産として同飛行隊の「墓碑」が立てられ永久保存される。
↑　エプロンの片端に置かれているVMFA-333"シャムロックス"の塗装を施したF-4J(AJ202/153077)。インテイク・ベーンにミグキル・マークが2個描かれている。

← 胴体に新たにUSS FORRESTALの空母名が入ったCTW-1所属のT-2C（A952/156727）。

↓ フィンガーチップ・フォーメーションで離陸滑走を開始。エアボーン直後に4番機がスロットに素早く飛び込むブルーエンジェルズ伝統のマニューバー，ダイヤモンド・テイクオフ。F/A-18になってからは，テイクオフ後にダイヤモンドがそのままループに移る，ダイヤモンド・ループオン・テイクオフとなった。

〔下段右〕 ショーを支援するチームメンバーの頭上をデルタ編隊が通過。この数秒後5，6番機が左右にブレイク，他機も次々とピッチアップして着陸態勢に入る。

↓ オープンハウス前日のプラクティス・フライト終了後，新聞記者のインタビューに答えるブルーエンジェルズ隊長グレッグ・ウルドリッジ中佐。ブルーズの隊長就任前，ウルドリッジ中佐は，VFA-195の副長，隊長を務めており，約3年間CVW-5とともに日本に配属されていた。なお，来シーズンからのブルーズ隊長には写真集「カッティング・エッジ」の撮影者として有名なトムキャット・パイロット，チャールズ・ヒートリーIII中佐が就任する予定（写真集については本誌5月号P.152参照）。

The most efficient coordination given by JPAO at MCAS Beaufort enabled us to complete this pictorial feature for which we are deeply grateful.

DUXFORD—CLASSIC FIGHTER DISPLAY

WARBIRDS *Gathering*

英ケンブリッジ州にあるインペリアル・ウォー・ミュージアムのダックスフォード・エアフィールドで昨年催されたクラシック・ファイター・ディスプレイ。ピカピカに磨きこまれた往年のウォーバードたちが，時の経過を感じさせることもなく，軽快にしかも力強く，英国の空に舞った。英国人の飛行機に対する限りない愛情と深い理解を感じさせる一大ページェントだ。

（左ページ）　ビッグ・フォーメーション！　19機の第二次大戦戦闘機がレシプロ・エンジンの轟音を響かせて会場上空をフライ・パス。
↑　コルセア，サンダーボルト，ヘルキャットによるチェイス。
→　オールド・フライング・マシン・カンパニーのP-51D“DING HAO！”号。この機体は映画メンフィス・ベルにも出演。
↓　こちらは映画メンフィス・ベルの主役を務めたB-17FもどきB-17G“SALLY B”号。爆弾倉扉を開いて観衆の頭上を“爆撃航過”。

↑ 英オックスフォード州のRAFベンソンで復元されたBf109G-2。1943年にシシリー島で捕獲されたもので、現存するなかで唯一飛行可能なダイムラーベンツDB605搭載のグスタフ。

→ ベルギー空軍の塗装を施されたオールド・フライング・マシン・カンパニー（OFMC）のスピットファイアMk.IX。OFMCはダックスフォードに本拠地を置く1981年に作られた大戦機のデモンスレーション・チームで映画等にも多数出演している。

← バトル・オブ・ブリテン・メモリアル・フライトのランカスターがタキシングする上を4機のムスタングがパス。

↓ ダックスフォード・ファイター・コレクションのサンダーボルトが銀翼を光らせてハイスピード・パスから急上昇。

Photographs by Joe Cupi

KF Special File

→↓　4月3日に撮影されたオハイオANG180TFG/112TFSのA-7D(72-0180)。大きなハチのイラストを描いた180TFG司令機だが，撮影時同機はアリゾナ州にあるAMARC：航空宇宙整備再生センターへ退役・モスボール保管のために向かう途中で，部隊は現在F-16への機種転換作業中とのこと。なお，180TFGのホームベースはオハイオ州トレド。

Photos : Gerald McMasters

Photo : Gerald McMasters

↓　アラバマANG117TRW/106TRSのRF-4C (65-0854)。106TRSは1971年，RF-84Fに替えてRF-4Cを受領，昨年20周年を迎えた。胴体背部にはそれを記念する文字が入り，インテイク後方には，州兵航空隊でRF-4Cを運用する部隊のエンブレムが描かれている。

↑ 米海軍の電子戦用仮想敵飛行隊VAQ-34に配備されたF/A（EF/A）-18B（GD00/161733）。3月23日，カリフォルニア州NASミラマーにて撮影。 Photo：S.Bullet

← HMM-264のCH-46E（EH04/153998）。尾部（後部パイロン側面）に新型のIRカウンターメジャー・システム（赤外線対抗装置）を装備している。HMM-264のホームベースはノースカロライナ州MCASニューリバー。 Photo：S.Bullet

↓ VMGR-352のKC-130R（QB018/160018）。胴体前方にドクロのマーク，垂直尾翼にスコードロン・エンブレムが入った。 Photo：S.Bullet

The U.S.S. Antietam CV-36 on the September 1951 to May 1952 Korean Cruise

未発表写真で見る朝鮮沖の U.S.S.アンティータム CV-36

TEXT/IKUO OSAWA
PHOTO/STEVE KANYUSIK

306

VF-831のF9F-2。W.J.ムアーズ大尉。ロケット・ランチャーには5インチのHVAR，前後縁フラップは全下げで離艦スタンバイOK。装着されたトウバーは機付員が手で保持してタキシング方向操作の補助をする。スターマークの上に描かれた同隊のマーキング，アンティータムのアイランド側面の詳細などが克明に読みとれて実に興味深い。

日発の5インチHVARを共産軍の目標にたたき込むべくVF-831のパンサー・ジェットがアンティータムを発艦して行く。FS15042の言わずと知れたグロッシー・シーブルーのオーバラル塗装がこの機体にはドンピシャだ。機首の"ライトニング"マーキングと垂直尾翼のチップ・カラーは赤（ライトニングは白フチ付）。テイル・レター"H"はCVG-15（'51/10～'52/3）を示す。（'53/3～6ではボクサー、プリンストンでも"H"が使われているから注意）

H/301（125088）は'50年度発注分でMK.51 Mod.1爆弾架とフラップ・ドアを備えている。キャノピー下の出撃マークは50ソーティを示す。出撃回数の割に塗装の傷みは少く、日本海にたれ込めた密雲のニブイ光をヌメッと反射させている。画面左のカタパルト・オフィサーの右手は完全に降りきって、これからこの"猫"が獲物にとびかかる。こうして出撃した7機のジェット戦闘機は全機無事に帰って来た。

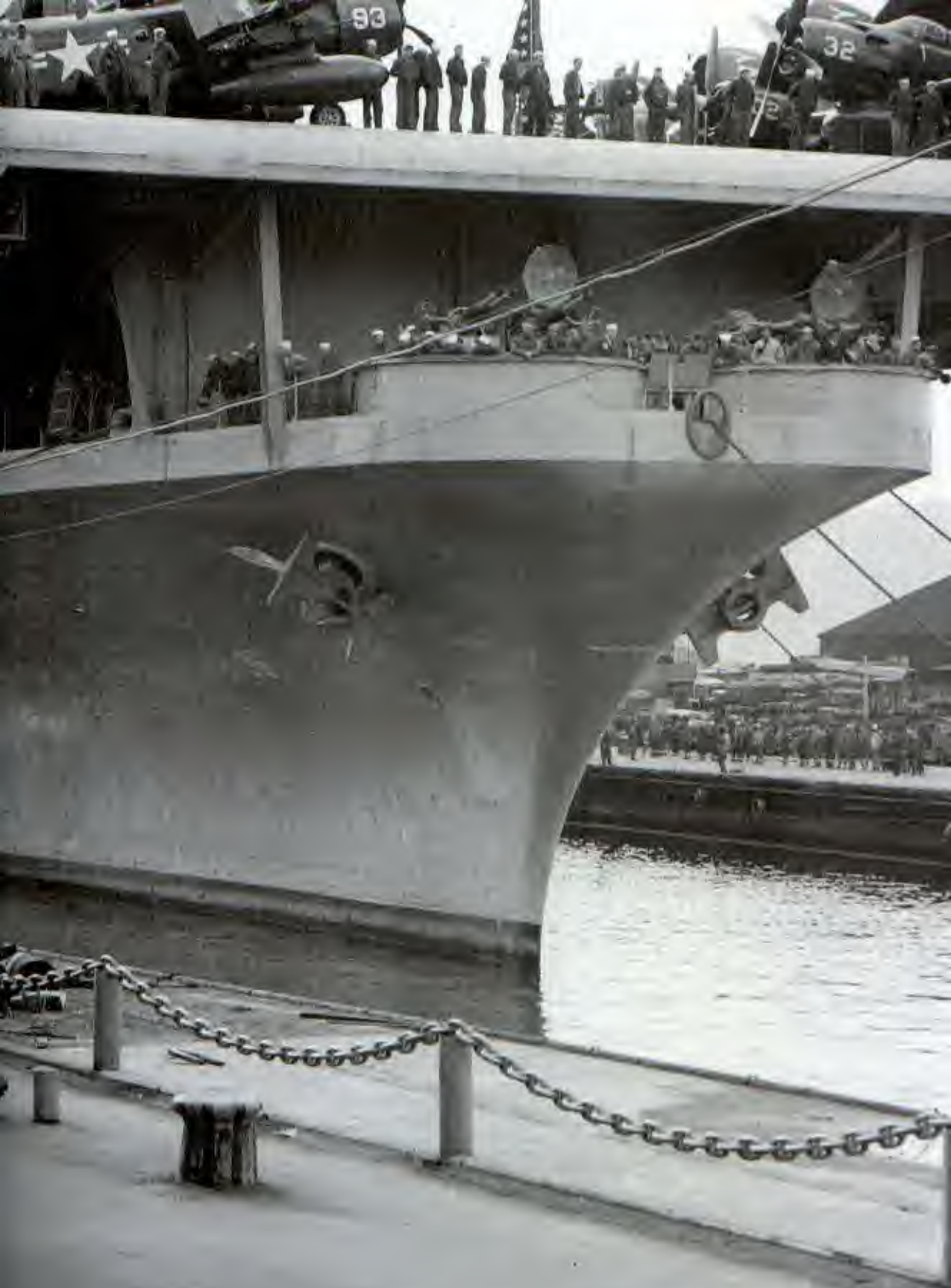
VF-837のF9F-2が続々とカタパルト射出されて行く。甲板上の各員の動きに寸分のスキもない。

1947年6月から始まったエセックス級空母のジェット艦載用化改装計画SCB27Aの成果がこの写真からもよく理解できる。艦ナンバーの左右にあるカタパルトは改装前のH-IVBに比べ20パーセント能力アップの油圧式H-8。エレベーターも大きく強い。単発機のみなので面積は小さいが、よく機能するブラスト・ディフレクター等々。

それにしてもこの写真、空母モノとして非常によくあるシチュエーションなのだが見れば見るほど非の打ちどころがない。構図、シャッターチャンス、まさに満点というほかない。特に水平線でピタリと二分割した上半分の空の表情は暗く荒々しい冬の朝鮮海域を表現してあまりあるものがあるではないか。

ハンガー・デッキのエレベーター部でほんの一時のリラックス・タイム。翼を折り畳んだコルセアがなんとなく可愛らしく見えるから写真というのはつくづく不思議。珍しく海面は穏やかである。

予備役から現役へ。新たなアンティータム艦内の人と人のつながりが生まれる。なんといっても毎日ベースボールが洋上でできる航空母艦の広さ。さっそく野球チームを作ろう、という話になった。そこは気の利いたアメリカ企業、ウィルソン社の提供でバット、グローブ、ボールはもちろんスタジアム・ジャンパーまであった。艦の補修材を使ったステージでは古新聞を切った腰ミノとテーブル・クロスのブラジャーでフラダンス。でもクリスマスには大本命ビッグ・バンド・ジャズでグレン・ミラーのナンバーがハンガー・デッキの広い空間を流れて行く。床屋もマンハッタン42丁目となんら変わらない……と思いたい。

洋上補給。カーゴ・シップ#11がスターボード・サイドに並行する。そのまた横にはデストロイヤー#681がピタッとついて護衛する。これから給油配管を延ばしてアンティータムの空いたお腹を一杯にしてやるのだ。甲板上にはビッシリと搭載機が係止されているが、ポート・サイドのカタパルトにはパンサーがいつでも発進できる状態で待機する。上空直掩が必要になったらすぐ上がれるように……。海面には冬の陽射しがキラキラと反射している。ヘリコプター実用化のおかげでこういう写真も撮れるようになった。

ヨコスカのドライ・ドックに入るアンティータム。手を後ろに組んで堂々と歩く、ニッカに地下タビのオジサンが良い。他の地上の人物もほとんどが日本人。家族の出迎えなどあるワケもない厳しい朝鮮の戦時下入港だ。甲板上一番手前にはVC-35DETのAD-4NとAD-4Wが係止されている。

(左) AD、スカイレイターである。これが出てこなくては朝鮮戦争は始まらない。ともかくADは最高だ。まさに近接支援のために生まれてきたともいえるほどその任務には適していたし、ADパイロットたちもその期待に充分応えたのである。連続の出撃で胴体側面を排気で白茶けさせたVA-728/513がウェーブ・オフして行く。右翼に吊されたストライク・カメラは一体どんな風景を写してきたのか……。左の写真はCV-21ボクサーのVA-65/AD-2、'50年8月~10月の撮影。
(上)517がトコトコとタキシングして発艦する。機首が左にフレるのを戻そうと右ラダーを一杯に踏み蹴っているのがよくわかる。アイランド上で見守るオフィサーのジャケットのエリが立って寒さを耐えながら心配そうに……といった風情も良くでているではないか。

503のニックネームは"ディーフィ"だ。"無情者"といった意味か?側面の汚れが戦闘の激しさを物語る。ストライク・カメラポッドの構造やシャッター・レリーズのケーブルの状態が実に興味深い。ジャケットの背中のペインティングも良い。

この程度の着艦トラブルは珍しいことではなかったが、胴下の“BOMB”がボーンといかないで本当に良かった。プロペラはもともと消耗品扱いだからまだしも、完全に根元から持っていかれてしまった左脚は一体どうするのだろう……。

VF713のF4U-4が艦上で待機する。コルセアはWW II以来空母の艦載機だ。それにしてもこの写真、カメラを甲板に置いて超ローアングル。コルセアの迫力をあますところなく……。

◀後部甲板上にかたまった全レシプロ攻撃機がエンジンをランナップしている。いくら風上に向ってアンティータムが突進していてもその轟音はアイランド上にビシビシと伝わってくる。発艦オフィサーの合図でコルセアの一番機がスルスルとタキシー・アウト。主翼を展張せよ！と次の合図。全弾命中を期しての勇ましい出撃だ。▲左のコルセアには通常の5インチHVARに加え、その改造である6.5インチATAR対戦車ロケット弾が装備されている。▲夕闇せまる中を“ヘックラー・デュティ”つまりは夜間神経戦攻撃に出動するF4U-5N。北鮮軍Po-2の“ベッド・チェック・チャーリー”に「お返し」をお見舞いしてやるのだ。

WW-II時の艦爆機にとってエセックス級空母の飛行甲板がどれくらい広いものであるかがこの写真からよくわかる。しかし、それでもパイロットはアイランドが気になって着艦時から左にズレて進入して行く。強大なプロペラ・トルクをラダーで修正しているのにも注意して欲しい。考えて見れば同時代の艦上機と言うのは今で考えると実に大変な苦労があったに違いない。

寒波である。甲板上のすべてが凍りつく。アイランドから見ても甲板最後尾あたりは横なぐりの雪でボーッとかすんでしまうほどだ。そんな中をクルーたちは係止の状態を確認したりと休む間もない。レシプロのほとんどが爆装のままだ。

薄く凍りついた雪がグロッシー・シーブルーの外板上に白いパターンを描き出す。なんとも凍晴なコントラスト。カニュシク大尉はかじかむ手をなんとかなだめすかしながらフライト・デッキ上をさまよい「画」を撮った。「この戦いは一体なんなんだろう——」という思いは確かにあった。でもこの“猫”が決して寒さに負けないように合衆国国民はやらなければならないことを誠実にやるまでのことだ……。
カニュシク大尉は1951年から52年にかけての、このウィンター・コンバット・クルーズでの自らの「思い」と、そうして撮りためた数々の写真を、それからの41年間、深く秘蔵して生きてきた。
今後、第2の朝鮮戦争が起こらないことを強く祈念してやまないものである。

← M16A2を持った警備兵がガードする在韓米軍9SRW det.2のU-2R(80-1069)。在韓米軍からは他にも珍しい機体が多数参加した(P.18〜23参照)。
↑ 初公開「ZZ」のレター入り18WG/909ARSのKC-135R。

← 厚木救難の所属を示す「ア」の文字が入った海自新救難ヘリUH-60J(8962)。
→ 展示されたVF-21のF-14A機首チン・ポッドには、なぜか「闘魂」の文字が。
↓ こちらも日本で初公開となったVMFA(AW)-121のF/A-18D(VK04/?)。もう1機(VK10/?)とともに岩国から参加した夜間攻撃型ホーネット。

↑ 羽田に2機が配備されている海保初のジェット機、ファルコン900の1機"おおたか"(LAJ571/JA8571)。
← 厚木に新編された対潜ヘリ飛行隊、HSL-51のSH-60B(TA00/163906)がデモフライト。右側面ハッチ前方のパネルには、ロービジながらHSL-51のインシグニアが見える。この他F-15、F-16等もフライトを行なったが、物議をかもしたのがF-117。本国から直接飛来した(とアナウンスはいっていた)そうだが、さすがステルス機、レーダーはおろか、肉眼でさえ誰ひとり確認できなかった……。

READER'S REPORTS

写真解説：石　川　潤　一

Photo : Satoru Anzai

← 3月27日，三沢のR/W28に着陸する3FW/54FSのF-15C(81-0054)。DACT訓練のため僚機であるF-15C 4機（79-0050,0080,80-0002,82-0013)，F-15D 1機(79-0014)とともに三沢に展開したもので，全機54FSの所属機(フィンカラーは黄)。嘉手納の18TFW（現18WG）が最初に施したことから，PACAFスキームとも呼ばれる濃いめの迷彩はアラスカにも波及しており，今回飛来した6機のうち4機に施されていた。明るい通常塗装の機体はF-15C/D各1機(#013,#014)で，しかも#013は57FWW，#014は405TTWから補充されたばかりの新顔。写真では見えないが，通常塗装では青地に黄色で描かれていた北極星と北斗七星のマークだが，新迷彩機は星のみグレイ。

← 4月24日，僚機F-16C(86-0264/35FS)とともに横田に飛来した，8FW/80FSのF-16D-30（86-0046)。第7航空軍（7AF）副司令官，ジェフリー G.クライバー准将機で，当日横田で実施された基地副司令の交替式に列席した模様。7AFの司令部はご存知のように烏山にあるが，8FWの基地がある群山の戦略的価値は高く，7AFの副司令が常勤しているようだ。これまで7AFの司令機としては，烏山の51TFW(現51WG)に1機あったが(91年6月号P.55参照)，8FWで確認されるのはこれが初めて。なお，翌25日には80FSの司令機F-16C-30（86-0331）が，86-0321,0334,88-0402とともに飛来している。#331は80TFS時代の飛行隊司令機（86-0304）とは別機で，改編後の横田飛来は初めて。

← 4月24日，離陸のため横田のR/W18へ向かう432FWのF-16C-30(87-0330)。副司令官交替式のセレモニーに展示された機体で，3種のミサイルを搭載しているが，注目して欲しいのが主翼下のミサイルで，何とAGM-88HARMとAIM-120AMRAAMだ！ブロック30/32のF-16C/Dは両ミサイルの運用能力を有するが，432FWで確認されたのは今回が初めてで，PACAFのF-16部隊でも最初。このうちHARMだが，3TFW/90TFSのF-4Gワイルドウィーゼル退役によって，地対空ミサイル制圧（SAMサプレッション）任務が432FWに割り振られたのだろう。なお前述した80FS司令機は，翼端にAIM-9/120兼用ランチャーを搭載しており，8FW機のAMRAAM搭載も近そうだ。

→　4月24日，横田のR/W18へ着陸する51WG/36FSのF-16D-42〈89-2156〉。僚機F-16C-42〈89-2045〉とともに，前述した7AF副司令官機編隊のすぐ後から着陸したもので，交替式に列席した51WG司令が搭乗していた模様。このほか交替式への参加機としては，23日に18WG/44FSから18WG司令機F-15C〈78-0538〉と僚機F-15C〈80-0061〉が飛来している。#538は5月号P.56で紹介した塗装と変わりないが，#061は最近1WG/71FS（1TFW/71TFS）から移動してきた機体で，濃いグレイのPACAFスキームに塗り替えられていた。

Photo : Toshiaki Nakagawa

→　4月13日，厚木を離陸する51WG/19TASSのOA-10A〈81-0973〉。前日の厚木基地祭に地上展示された51WG司令機で，垂直尾翼に「51WING」の文字が記入されている。19TASS（戦術を意味する「T」が取れて「ASS」。あるいは355FWのOA-10A飛行隊333FSのように「FS」に改称されている可能性もある）の司令機としては，91年11月号P.58で紹介した「51TFW」司令機80-0247があったが，混成航空団51WGとなったのを機に，司令機を#973に譲ったようだ。この#973は2月にシンガポールで開催されたアジアンエアロスペース92にも展示されている。

Photo : Yasuhumi Tonzuka

→　4月8日，横田に駐機していた60AWのC-141B〈67-0031/6282〉。機首乗降ドア右側のインシグニアは一見すると空輸軍団（MAC）のものだが，下部のスクロール（文字を書いたリボン）には「AIR MOBILITY COMMAND」とある。また垂直尾翼の文字も「MAC」から「AMC」になっており，航空機動軍団（AMC）が正式発足する6月1日を待たずに（現在は臨時編成）新しいマーキングになった。なお#0031は昨年までは白とグレイのスキームを施した，いわゆる「白イモ」だったが，定期修理を機にAMCスキームとも呼んでいい全面グレイとなった。

Photos : Shingo Kawai

→　3月26日，嘉手納へ着陸した22WG所属と思われるKC-10A〈84-0191/48230〉。6月号P.36で紹介した全面グレイの新スキームを施した機体で，まだ塗り替えられた直後なのか，ノーズアートはおろか，部隊インシグニアや部隊マークも記入されていない。#40191は以前，グレイ2色の迷彩を施していたが，新しいスキームは濃い方のグレイを下面にまで広げたのか，あるいは別のグレイなのかは不明。また22WGのホームベースであるカリフォルニア州マーチ空軍基地はAMCに編入される予定だが，新スキームとAMC編入との関連も不明。

Photo : Hideto Asato

Photo : Hideto Asato

← 4月20日，嘉手納で撮影された305WGのKC-135R（58-0102/17847）。第8航空軍（8AF）の給油部隊は84年，色違いのチェッカーやストライプを尾翼端に記入し始めたが，その後15AFも独自のマークを採用，より識別の容易な基地名や地元の名所，名物などを記入する現行フィンマークが定着した。その中で，305はずっと白黒チェッカーを踏襲しているが，これはホームベース，グリソム空軍基地があるインディアナ州を代表する，インディ500マイルレースのチェッカーフラッグを現わしているようだ。その下のマークも，インディ500風だ。

Photo : Hideto Asato

← 4月22日，嘉手納を離陸するMC-130E-C（64-0559/4062）。C（クランプ），S（スワップ），Y（ヤンク）と3種類あるMC-130Eの中でも，機首にフルトンSTAR（地対空回収）システム，通称"スカイフック"を搭載したMC-130E-Cは最も目立つ存在だ。本機は最近まで1SOW/8SOSに配備されており，湾岸戦争ではサウジ東岸のダンマンに展開していた。外来機としての飛来か，あるいはクラークから嘉手納へ移動してきた353SOW/1SOSへ補充されてきたのかは不明だが，1SOSにスカイフックが配備されるとしたら久しぶりのこと。

Photo : Hideto Asato

← 4月17日，嘉手納を離陸するアラスカANG176GP/210RQSのHC-130H（N）"CITY OF ANCHORAGE"（88-2101/5201）。91年10月号P.58で紹介した機体だが，写真では乗降ドア上にニックネームが記入されている。本機の所属を176GP/210RQSと書いたが（10月号では176CG/210ARS），部隊改編がANGにまで波及してきたためで，混成航空群（CG）を単純に航空群（GP）と改称，また航空救難飛行隊（ARS）は空中給油飛行隊（ARS）と混同するため，「RQS」（救難飛行隊）となった。「RQS」とは変な略語だが，「RS」では偵察飛行隊と重複するための苦肉の策。

Photo : Isao Saitoh

← 4月7日，横田のR/W36でタッチ&ゴーを繰り返す374AW/21ASのC-130H（74-1682/4657）。6月号P.134で紹介した「YJ」レター付きの機体だが，セレモニー用の塗装だったのかフライトはほとんどなく，この後すぐにレターは消されてしまった。71年3月に那覇で解散した347TAW/35TAS以来，20年ぶりに復活した「YJ」レターのC-130部隊だが，制式のレターではなかったようだ。なお，同じくP.134で紹介した20AASのC-9Aだが，4月18日に横田で確認された68-8933（47298）の機首には，「316TH ALG」ではなく「316TH ALSG」と記入してあった。

→　厚木の南東側に放置されている，VC-5のA-4E群。撮影日の4月11日には9機(UE01,02,03,04,05,06,07,10,11)があり，手前の#01は4月6日に#02,#03とともに厚木に最後の着陸を行なった。全機射出座席が外され，ここでスクラップを待つ運命だ。このほかCVW-5の格納庫裏には，すでに3つに分解されたUE00が放置されており，さらに昨年秋からゲートガード用にガルグレイと白に化粧直しされていたA-4E(元UE12？)も東側エプロンに駐機していた。なお，3機あるVC-5のTA-4J（UE14,15,16）は本国へ戻され，他の部隊で使用される予定。

Photo：Yuichi Yonekawa

→　3月31日，厚木のR/W01に着陸するVQ-1のUP-3A。「パパロメオ（PR）00」のコールサインで降りてきた機体で，Bu.No.は記入されていないが，PR00なら最近Bu.No.150504(185-5030)のUP-3Aが確認されており，同じ機体と考えるのが自然だ。この時期，厚木において太平洋哨戒航空団司令官，アンソニー・マネス少将を主賓に第1哨戒航空団司令の交替式が行なわれており（6月号P.70参照），何か関連があるのかもしれない。なお，高官輸送用のVP-3Aは旅客機のような座席配置となっているが，UP-3Aはより簡素で，貨物輸送も可能。

Photo：Yuichi Yonekawa

→　4月1日，韓国へ向け横田を離陸するオーストラリア空軍No.33sqnのB.707-338C（A20-624/19624,exVH-EAD)。飛来目的は不明だが，同機は8日にも再来日，エンジントラブルを起こして離陸できないでいたNo.11sqnのP-3C（A9-661）用の交換部品を空輸してきた。このほか，4月5日から9日までオーストラリアのエバンス外務貿易相が来日していたが，これとの関連は不明。なお，シドニー近郊のRAAFリッチモンドに展開しているNo.33sqnは，年内にもクイーンズランド州のRAAFアンバリーへ移動することになっている。

Photo：Toshiaki Nakagawa

→　4月24日，横田をタキシングするカナダ国防軍のCC-130E（130323/4193,ex65-12768)。水性塗料のようだが，機首にシャークティースとまつ毛の長い眼を描いており，何かのスペシャルマーキングかもしれない。#323はオンタリオ州CABトレントンに配備されているが，同基地にはNo.426/429/436sqnの3個飛行隊が展開しており，写真からは識別できない。各飛行隊は「サンダーバード」（No.426sqn)，「バイソン」（No.429sqn)，「エレファント」（No.436sqn)のコールサインを使っており，カナダのマニアはこれを頼りにしているようだ。

Photo : USAF

NORTH AMERICAN B-25 MITCHELL

●解説：牧 英雄
Text : Hideo Maki

Illustrations : Akira Sakamoto

Doolittle's Tokyo Raiders B-25B #1 s/n40-2344, #11 s/n40-2249 "Hari Carrier"

1942年４月ドゥーリットル中佐指揮下のB-25B16機が東京を爆撃すべく空母ホーネットを飛び立った。真珠湾攻撃を受けて以来，戦局のかんばしくない米国が国内に向けて士気高揚のための宣伝的要素から行なった無謀ともいえるこの作戦は，東京から400nmも離れた日本の哨戒線外から発信し東京を空襲，その後日本を縦断，中国の国民党支配下の飛行場へ向かうという片道飛行であった。

s/n40-2344はこの作戦の指揮官ドゥーリットル中佐の１番機。塗装は1940年代の米陸軍航空隊の標準塗装である上面オリーブドラブ，下面ニュートラルグレイの２色。機体には何のマーキングも施されておらず，派手な色は国籍マークと，垂直尾翼のシリアルのみ。

s/n40-2249はドゥーリットル隊の11番機で，ロス・グリーニング大尉機。機首胴体側面に爆弾を持った天使が描かれていた。天使は白の線画で色付けはされていない。機長のグリーニング大尉以下クルーは全員中国に落下傘降下して生還している。

この作戦に参加したB-25Bは機体下面の12.7mm連装機銃を取り外し，尾部にダミーの機銃を取り付けていた。

"RUPTURED DUCK"のマークは，ドゥーリットル隊の東京爆撃行を描いた映画「東京上空三十秒」（1945年MGM）の中で主人公のローソン中尉（V.ジョンスン）の乗機に描かれていたもの。ローソン中尉は実際に７番機の機長で，後にこの作戦を回想した「東京奇襲」なる手記を書いている。

Photo : NORTH AMERICAN

(左)1940年8月19日に初飛行したB-25-NA(社内呼称NA-62)第1号機のリアビュー。量産型と違う主翼の上反角に注意。

ノースアメリカンB-25ミッチェルは，第二次大戦時のアメリカ軍にとって最良の双発爆撃機であったばかりでなく，その高い実用性を買われ連合軍諸国によって世界のあらゆる戦場で活躍した。そしてその使用は戦後も続き，アメリカ空軍最後の機体が退役したのは1960年5月21日のことであった。

そうした機体を経験の浅い新興メーカーが開発するところにアメリカの底力を見るのだが，今年はB-25によってなされた東京初空襲からちょうど半世紀でもあり，いつものダイジェストとは趣きを変えて，ドゥーリットル攻撃隊を中心に話を進めたい。

B-25ミッチェルの各型

NA-40

NA-40は1938年1月18日に陸軍航空隊から要求された中型爆撃機の仕様98-102に基づき開発された機体で，当時1937年にXB-21を開発した実績のあったノースアメリカン社は，前作とはまったく異なるデザインを作り出した。

それは全金属製高翼式，双尾翼，前方車輪式で，細い胴体には乗員3名をタンデム式に配置していた。爆弾搭載量は1,200lb（652kg），武装は主翼外翼に各2挺，機首に1挺，後ろ上面のブリスターと下面に各1挺の7挺で，いずれも.30cal(7.62mm)のM2(各500発)であった。

エンジンは1939年1月の初飛行時にはP&W R-1830-S6C 3-G（離昇1,100hp）を装備していたが，2月にはライトR-2600-A71（離昇1,350hp）に換装された。これにより全備重量は19,500lb(8,845kg)から21,000lb(9,526kg)へと増加したが最大速度は265mph(426km/h)から285mph(459km/h)へアップしていた。

1939年3月からライトフィールドで各種の試験が行なわれ，その結果は良好であったが，わずか2週間のテストを終えたところで墜落し機体は失われてしまった。その結果，採用はA-20に奪われたが，軍はその性能を認め，さらに開発を進めるよう指示したのである。こうしてB-25へと途は拓けていく。

B-25-NA（NA-62）

1939年3月11日に指示された爆撃機仕様を受け，ノ社はR.H.ライス，J.L.アットウッドらを中心に開発を行ない，6月30日に81種もの設計案を提出した結果，9月20日に11,771,000ドルで184機という発注を受けた。

機体は基本的にはNA-40と似ているが，搭載量を2倍としたため太くなり乗員5名でサイド・バイ・サイドとした胴体を上に高く上げたことにより，翼は中翼の配置となった。

エンジンはR-2600-9（離昇1,700hp）を装備，全備重量27,310lb(12,388kg)，爆弾搭載量最大3,600lb（1,633kg），最大速度322mph(518km/h)，実用上昇限度30,000ft（9,150m）で，武装は.30cal機銃が機首×1，胴体側面×2の3挺，.50cal機銃が尾部に装備されていた。

1940年7月4日に強度試験機が完成，8月19日には第1号機（s/n 40-2165）が初飛行した。しかしテストの結果，爆撃進入時の方向安定性を欠くことが指摘され，主翼外翼の上反角をなくしガル翼とし，垂直尾翼も同時に増面積された。とはいえすでに生産が進んでおり，この改良が取り入れられたのは第10号機からとなってしまった。

引き渡しは1941年2月に最初5機がなされ，6月29日にはペンデルトン基地の第17爆撃航空群（17BG）に配備された。生産数24機。

B-25A-NA（NA-62A）

ヨーロッパでの戦訓を取り入れ防弾を強化した型で，9.5mm装甲板をコクピットや爆撃手席，各銃手区画に取り付けるとともに主翼燃料タンクをセルフシーリング式にしたのが最大の特徴である。このため燃料容量は246U.S.gal(931ℓ)減じて670U.S.gal(2,536ℓ)となっている。

初飛行は1941年2月25日で，最初部隊配備はやはり17BSの各爆撃飛行隊(BS)と第89偵察飛行隊に対し行なわれ，12月14日に初陣を飾ったのも本型であった。生産数は40機。

B-25B-NA（NA-62B）

1941年8月に登場した武装強化型。側面と尾部の.30cal機銃を廃し，胴体上面に.50cal（12.7mm）×2（各600発）のベンディックス製電動銃座と下面にペリスコープ操作.50×2（各700発）の同社製引き込み式電動銃座を装備している。機首.30cal機銃はそのまま用いられた。ま

B-25-NA第1号機の改修後の姿。垂直尾翼の形状が量産型とは若干違っている点に注意。

た全長は26in（66cm）短くなって52ft11in（15.82m）となった。が，重量は全備で26,208lb（11,888kg）と増加，飛行性能も最大速度300mph（483km/h）など若干低下している。

生産数は120機だが，第15号機（s/n 40-2243）は引き渡し以前に失われ，また23機がミッチェルⅠとしてRAFに引き渡された。

B-25C-NA

1940年9月28日（一説では24日）に863機（C-1を含む）の発注を受けた本格量産型で，最初の生産型C-NA（NA-82）は41年11月9日に初飛行した。外見こそB型と変わらないが，オートパイロットを翼の防氷ブーツ（これは外した場合も多い）を標準装備，爆弾倉内は再設計され必要に応じ585U.S.gal（2,214ℓ）のフェリー用タンクが装備できるようになった。また384号機からは，航法士席上面に天測窓が設置され以後の標準となっている。

C-1（NA-83？）では爆弾架を用いて22.4in（57cm）2,000lb（907kg）魚雷が搭載でき，翼下には250lb（113kg）爆弾×8が搭載可能となった。

以後1941年6月24日にオランダ領東インド向けに162機発注されたC-5（NA-90），RAFが42年1月23日145機発注のC-10（NA-94），中国向けに149機発注されたC-15（NA-93）などのレンドリース用機と，コクピット前部両側の風防を上下に2分割としたC-20，爆弾倉タンクもセルフシーリング式としたC-25（いずれもNA-96）などが生産され，その総数は1,619機に達した。

B-25D-NC（NA-87）

生産力増強のため政府が管理し，各航空機メーカーが委託され運営する新工場のうち，ノ社が割り当てられたカンザスシティ工場で生産された機体で，機体自体はC型と変わらない。

1941年6月28日に1,200機の発注があったが，最初の100機はイングルウッド工場製部品の供給を受け，第6号機までは組み立てもほとんどイングルウッド工場で行なっている。

D-NCに続き1943年1月3日に初飛行したD-1-NCから，D-5，-10，-15，-20，-25，-30，-35-NCまでの各型が生産され，その生産数は合計2,290機となったが，そのうちの多くは機首風防と胴体下面銃座を廃止，金属製ソリッド・ノーズとした機首に.50cal機銃4挺，操縦室下側面左右に.50cal×2のガンパックを1個ずつ装備した武装強化型となった。これは当然C型にも適用されている。

B-25C-NAの艤装ライン。工場で組み立てられた後，屋外で最終的な艤装を受ける。

Photo：Hideya Andoh

XB-25E-NA

熱空気式の表面加熱防氷装置試験機でC-10の1機（s/n 42-3228）が改造を受け，1949年ZXB-25Eと改称し52年まで使用された。

XB-25F-NA

電気式加熱防氷装置試験機でやはりC型の1機が改造された。

XB-25G

C-1の最終機（s/n 41-13296）を改造しソリッド・ノーズに75mm M4砲を装備した攻撃機型の試作機。1943年1月に完成テストの結果，衝撃で砲口が破壊することが分かったため，生産型では砲身が7.6cm延長されることになった。

B-25G-NA（NA-96）

機首に重量900lb（408kg），砲身長9ft6in（2.90m）の75mm M4砲（21発）を装備した攻撃機型で，操縦席部などに9.5mm装甲板を追加，全長は51ft（15.54m）に短縮された。乗員は4名となり，G-5に当たる第222号機からは胴体下面銃座が廃止となっている。

1943年5～8月にG-1～-10の400機が生産され，他にC-5から5機が改造された。6月には67機が太平洋戦線の第5航空軍（5AF）に到着，実戦に投入されたが，75mm砲は1回の進入で4発しか発射できず，また直線コースに安定させる必要から，対空火器に弱く，存外評価は高くなかった。このためこれを外して.50cal×2としたり20mm砲を装備したものなども多く，側面のガンパックや尾部の.30cal×2装備も多数の機体に適用されている。

B-25H-NA（NA-98）

G型と同じく75mm砲装備だが，軽量のT-13E1に換装，機首武装は.50cal×4とし，側面ガンパック（各350発）は標準装備，胴体後部側面に.50calを各1（各200発）を搭載，尾部銃座に.50cal×2（各600発）を復活させ，胴体上面銃座位置を前方に移動した機体。乗員も5名とな

現パキスタンのカラチに駐留していた12BG81BSのB-25H-NA（s/n43-4390）に描かれた，現地の女性をモチーフとしたノーズアート。この機は側面のガンパックが付いていない。

Photo：USAF

った。

1943年8月に登場し44年7月イングルウッド工場がB-25の生産を停止するまでに1,000機が作られたが、G型のように75mm砲を外した機体も多かった。

B-25J-NC（NA-108）

R-2600-29（離昇1,700hp）を装備した最後のそして最大の生産型。1943年12月に生産を開始、終戦までにカンザスシティ工場で4,318機＋アルファ（不明機あり）を生産した。

機体は不評の75mm砲に換え再び機首を透明キャノピーとしてパイロットが操作する固定×2と旋回×2の.50cal機銃を装備したもの。乗員は爆撃手が増えて6名となった。しかしこれも意外に不評で現地でソリッド・ノーズ化する機体が多かったため、生産ライン上でも機首に.50cal×4装備とした800機を生産している。

F-10-NC

B-25Dを改造して10機作られた写真偵察型でエンジンもJ型と同じR-2600-29に換装されている。

AT-24/TB-25

高等練習機型でB-25D、G、C、JがAT-24A、B、C、Dとなり、さらにTB-25D、G、C、Jと改称された。改造数は全部で60機。別に戦後600機以上のJ型がTB-25Jに改造された。

PBJ

B-25の海軍名称で、C型がPBJ-1Cとして50機、D型が-1Dとして152機、G型が-1Gとして1機、J型が-1Jとして255機使用された。

外国のB-25

イギリスではミッチェルI、II、IIIとして870機ほど使用した他、オランダ、ソ連、中国、カナダ、ブラジル、オーストラリア、ベネズエラ、メキシコ、インドネシア、自由フランスなどで使用。

B-25シリアル・ナンバー表

B-25	40-2165/2188	24
B-25A	40-2189/2228	40
B-25B	40-2229/2348	119※❶
B-25C	41-12434/13038	650
B-25C-1	41-13039/13296	258
B-25C-5	42-53332/53493	162
B-25C-10	42-32233/32382	150
B-25C-15	42-32383/32532	150
B-25C-20	42-64502/64701	200
B-25C-25	42-64702/64801	100
B-25D	41-29648/29847	200
B-25D-1	41-29848/29947	100
B-25D-5	41-29948/30172	225
B-25D-10	41-30173/30352	180
B-25D-15	41-30353/30532	180
B-25D-20	41-30533/30847	315
〃	42-87113/87137	25
B-25D-25	42-87138/87452	315
B-25D-30	42-87453/87612	160
〃	43-3280/3619	340
B-25D-35	43-3620/3869	250
XB-25E	42-32281	(1)
XB-25F	?	(1)
XB-25G	41-13296	(1)
B-25G-1	42-32384/32388	(5)
〃	42-64802/64901	100
B-25G-5	42-64902/65101	200
B-25G-10	42-65102/65201	100
B-25H-1	43-4105/4404	300
B-25H-5	43-4405/4704	300
B-25H-10	43-4705/5104	400
B-25J-1	43-3870/4104	235
〃	43-27473/27792	320
B-25J-5	43-27793/28112	320
B-25J-10	43-28113/28222	110
〃	43-35946/36245	300
B-25J-15/-17	44-28711/29110	400
B-25J-20/-22	44-29111/29910	800
B-25J-25/-27	44-29911/30910	1000
B-25J-30/-32	44-30911/31500	600
〃	44-86692/86891	200
B-25J-35/-37	44-86892/86897	6
〃	45-8801/8899	99?※❷
NB-25K	44-29509	(1)
VB-25N	45-8822	(1)

❶40-2243は引き渡し前に事故で失われた。
❷全機完成するも72機は引き渡されず説と、うち10機がキャンセル説あり。

―東京初空襲―

大統領の策謀

日本を空襲するという構想がフランクリン D.ルーズベルト大統領の頭から生まれたことはよく知られている。

パールハーバー以来の連戦連敗に、アメリカ軍、国民の受けた衝撃は予想以上に大きく士気は低下していた。これを打破するためルーズベルトは、米国民を奮い立たせるような大作戦の実施を強く軍に要求、そのひとつとしてできる限り早期に日本本土を爆撃するよう再三にわたり要請した。

これを受けた海軍作戦部長アーネスト J.キング大将は、1942年1月10日の会議の直後フランシス S.ロー大佐の発案した陸軍双発機による空母からの爆撃案を、のちに作戦の海軍側責任者となるドナルド B.ダンカン大佐と協同研究させた結果、着艦は無理だが発艦は充分可能で、4月中旬に作戦を実施できるという結論に達し、さらにこれを陸軍航空隊のボス、ヘンリー・アーノルド少将に伝えると、彼も非常に乗り気で、気心を知ったドゥーリットル中佐を陸軍側責任者とし、直ちに最適機種を選定するよう指示した。

彼らの結論は候補機のうちB-18は航続力、搭載量ともに不足、B-23は翼幅が大きく空母の艦橋を通過できず、B-26は離陸距離が長すぎ、したがってB-25が適当というものであった。

こうして、計画は実現に向け素早く動き出したが、当時、この作戦の全貌を知るものは前記の5人のみで、ルーズベルトは攻撃隊発進の直前にそれを聞くことになる。

ドゥーリットル中佐

作戦の立役者となったJames Harold Doolittle中佐は、1896年12月14日カリフォルニア州アラメダで生まれ、ロサンジェルス手工芸高校卒業後、1917年10月6日陸軍予備通信隊に航空候補生として入隊した。25年カーチスR3C-2でシュナイダー・トロフィー・レース優勝、30年ハーモン・トロフィー、31年ベンディックス・トロフィー、32年トンプソン・トロフィーを得るなどリンドバーグと並ぶ空

の英雄となったが，一方カリフォルニア大で学士，マサチューセッツ工科大で修士，博士号を得ている。

一時退役しシェル石油にいたが，米軍が1938年初めからすでに100オクタンの航空燃料を使用したのは，彼の功績によるものが大きい。

1940年7月1日少佐で現役復帰，42年1月2日中佐に昇級しこの作戦を迎えた。アーノルドは実行に参加させる気はなかったが，強引に押し切ってしまったのだ。

なお作戦後は1942年4月26日付で准将に特進，5月19日議会栄誉章授章，北アフリカ侵攻作戦時の12AF，ノルマンディー上陸時の8AF司令官を務め，46年に中将で退役している。

作戦準備

その第一歩が最優先順位を得られたB-25の改造作業で，24機のB型がこれに当てられることになった。

最大の難関は予備燃料タンクの設置で，主翼タンクの646U.S.gal(2,445ℓ)，通路に設置した160U.S.gal（606ℓ）のほか，初め爆弾倉内には265U.S.gal(1,003ℓ)を予定したが，洩れが激しいため225U.S.gal（852ℓ）のセルフシーリング・タンクとなった。このため外した下部銃座の跡に60U.S.gal（227ℓ）タンクを追加，さらに不足を補うため5U.S.galの燃料缶を10個，計50U.S.gal（189ℓ）を積み総計は1,141U.S.gal(4,319ℓ)となったが，それでも不足のため，編隊での爆撃行は最初の段階から諦めなければならなかった。

次は爆撃照準装置の換装である。極秘のノルデン照準器の機密保持のためだが，元々夜間の低空無差別爆撃だからその必要性も薄かった。これに替わったのは，#11機長C.ロス・グリーニング大尉考案の"Mark Twain"と名付けられた，わずか20セントの簡易照準器であったが，作戦遂行時には充分にその役割を果たしている。

第3は，特殊写真撮影装置の取り付けで，ドゥーリットル機を含む6機が爆弾投下と同時に作動する60枚撮り小型電動カメラを尾部に装備，残りの全機が16㎜映画カメラを搭載した。写真撮影は作戦の重要使命のひとつであったが，実際は全機が失われたため，わずかに#13副操リチャード A.ノブロック中尉が個人的に撮影した数葉が残ったに過ぎない。

その他，信頼性に欠ける下部銃座は廃止，逆に尾部キャノピーには2本のダミー銃身を付けた。作戦に不可欠なオート・パイロットも装備し，無線封止のため無用の無線機は外した。また着陸地点が未定のためソ連行きを考慮して各翼前縁に防氷ブーツを装着している。

肝心の爆弾は，TNTとアマトール混合の500lb（227kg）特殊爆弾と500lb通常爆弾各1発，128発の焼夷弾を詰めた500lb M54焼夷弾束2発で，M54はこれが唯一の実戦使用例となった。

一方ダンカン大佐は使用空母を最新のホーネットに決定，実際に試験するため3機のB-25を陸軍から借り受けた。

1942年2月2日，陸軍のジョン E.フィッツジェラルド，ジェームズ F.マッカーシー両大尉は，風速20kt（37km/h），ホーネットの速力10ktで余裕を持って見事発艦に成功，まったく問題がないことを立証するとともに，陸軍機最初の，また双発機として最初の空母からの発艦記録を残した。

乗員訓練

作戦の実施部隊に選ばれたのは，最初のB-25部隊であるオハイオ州ペンデルトン基地の17BG傘下34，37，95BSと89RS（作戦後の4月22日432BSと改称）であったが，2月3日付でサウスカロライナ州コロンビア基地に移動，さらに27日から3月3日にかけ，約140名がフロリダ州エグリン基地に移って，89RS隊長で副長となったジョン A.ヒルガー少佐の指揮により本格的な訓練に入った。

それはメキシコ湾での海上飛行訓練と，海軍のヘンリー L.ミラー大尉の指導による空母からの発艦訓練で，わずか3週間の訓練を終え3月26日にカリフォルニア州マクレラン基地に進出したが，この間2機が事故で失われている。そして22機のクルーはサンフランシスコに近く，ドゥーリットルの故郷でもあるNASアラメダに移ってホーネットへの乗艦を待った。

TF16出撃

ドゥーリットル攻撃隊の士官70名，下士官・兵64名は4月1日いよいよ空母ホーネットに乗艦した。同時に搭載されたB-25Bは16機で，当初の計画は18機であったが，ホーネットの甲板にそれ以上搭載するのは不可能であった。またこのうちの1機は，実際の発艦経験のない隊員たちのため，出航後に教官ミラー大尉が発艦を行ない，そのまま基地に帰還する予定であったが，結局この機体もそのまま作戦に参加することになった。

このためホーネットの艦載機は全機格納庫内に収容され，もし途中で敵に発見された場合，B-25はミッドウェイ島に向け発進させるか，いざとなれば海中に投棄してでも艦載機を上げなければならなかった。

1942年4月2日1018(午前10時18分)，甲板にB-25を満載したホーネットは数千人の見つめる中，白昼堂々サンフランシスコを出港した。これは乗員の練度不足で夜間の航行が危険だったためで，B-25を輸送に見せかける擬装も行なえないままのあわただしい出撃であった。しかし，艦長で艦隊司令官を兼ねたマーク A.ミッチャー大佐の提案で予定を変更，出航後ただちに全艦隊に対し「当艦隊は東京に向け進撃中」と発表すると，その士気は天をつくばかりとなった。

この第16機動部隊第2群（TF16.2，一説TF18）は空母ホーネット以下，重巡ビンセンス，軽巡ナッシュビル，給油艦シマロン，第22駆逐戦隊の駆逐艦グウイン，メ・レディス，モンセン，グレイソンという編成であった。

Photo：U.S.NAVY

一路東京目指して太平洋上を航行する空母ホーネットの飛行甲板上に並べられたB-25B。

一方，予定より１日遅れ４月８日にパールハーバーを出航した総司令官ウィリアム F.ハルゼー中将指揮下の護衛艦隊TF16.1は空母エンタープライズ，重巡ノーザンプトン，ソルトレイクシティ，給油艦サバイン，第６駆逐戦隊の駆逐艦バルチ，ベナム，エレット，ファニングとなっていた。

４月12日両艦隊はミッドウェイとアリューシャン中間の38°00′N，180°00′W（北緯38°０分，西経180°０分）で合同TF16となり，天候の悪化する中，一路東京へと向かった。また４月14日には潜水艦スレッシャーが気象情報収集のため作戦を開始，翌15日には潜水艦トラウトも作戦に協力するためミッドウェイを出撃した。しかし，16日に受け入れ側の中国がその着陸予定地である衢州の飛行場使用を断ってきた事実を，無線封止中の彼等は知るよしもなかった。

日本艦艇との接触

４月18日天候は悪化の一途をたどり海は荒れていた。0508エンタープライズからF4F ８機とSBD ３機が哨戒と索敵に飛び立ったが，50分後SBDのO.B.ワイズマン大尉機が舞い戻り，「36°04′N，153°10′E，方位276°距離42nm（約78km）に敵水上艦艇発見」の通信筒を投下した。艦隊は左に旋回進路220°に変針し発見を回避したものの，0738には18kmの距離に日本艦艇を発見，その後距離はさらに縮まった。この船は99tの第23日東丸で「敵空母３隻犬吠埼東650海里（nm）に発見0630（日本時間で一１時間）」と打電後，軽巡ナッシュビルの砲撃を受け0823沈没，中村盛作艇長以下14名は戦死した。

このためやむなく攻撃隊を発艦させるが，それは後述するとして，その後も艦隊と日本監視艇との接触が相次ぎ，エンタープライズは次々と攻撃機を発艦させるものの悪天候のため効果はなかった。このため1230に「敵空母２，巡洋艦２見ユ，攻撃ヲ受ク」と打電した長渡丸に対しては再びナッシュビルが攻撃を行ない，大した武装もないこの94tの監視艇を撃沈，前田儀作兵曹長以下16名のうち５名の生存者を救助した。またこの攻撃に参加したSBDのL.A.スミス大尉は被弾し海上に墜落している。

攻撃隊発進

第23日東丸に発見されたため，ドゥーリットルはただちに攻撃隊を発進させることを決断，0815に35°43′N，153°25′E，距離624nm（1,156km）の海上でホーネットを発艦した。予定では翌19日午後６時，距離400nm（741km）になるはずであった。悪天候の中，さらに５分後には#２のトラビス・フーバー中尉機が発艦。0901に#12が発艦した時は嵐の中に入っていた。そして最後の#16は35°55′N，153°19′E，距離600nm（1,111km）で0916にホーネットを飛び立った。この間，作業員が悪天候のため#16のプロペラで片腕を切断する重傷を負った。

発艦した攻撃隊は各機それぞれの目標に向かったが，#１には30分後に#２が追い付き行動をともにした。１時間後，重巡らしき日本艦を発見，２時間後には日本機を発見して回避し進路をそれたため北からの侵入に変更した。

以後東京上空での各機の動きを追ってみる。年輩の読者には「あの時のB-25は何号機だったのか」と思われる方もいるかも知れない。

#１は松戸方面から進入，日暮里，早稲田を経て中野の南で中央線と平行になり，久我山，府中あたりを飛行している。「１機は早稲田大学講堂にもう１機が西大久保方面で爆弾を投下した」というから，おそらく前者が#１だろう。ドゥーリットル機が爆弾投下を開始したのは1330（日本時間1230）であった。#２

ドゥーリットル攻撃隊一覧

機体番号	s/n ニックネーム	所属部隊	機長名 目標/攻撃地	脱出地区と状況	発艦時間
#1	40-2344	34BS	Lt.Col.James H.Doolittle 東京	金華山付近空中脱出	0815
#2	40-2292	37BS	Lt.Travis Hoover 東京	寧波付近不時着	0820
#3	40-2270 "Whisky Pate"	95BS	Lt.Rorert M.Gray 東京	温州西方空中脱出	0830
#4	40-2282	95BS	Lt.Everett W.Holstrom 東京	上饒南方空中脱出	0832
#5	4083	95BS	Capt.Davis M.Jones 東京	衢県南方空中脱出	0835
#6	40-2298 " The Green Hornet	95BS	Lt.Deam E.Hallmark 東京	寧海付近不時着水	0837
#7	40-2261 "Ruptured Duck"	95BS	Lt.Ted W.Lawson 東京	寧海付近不時着水	0840
#8	40-2242	95BS	Capt.Edward J.York 東京	ウラジオストク北に着陸	0847
#9	40-2303	34BS	Lt.Harold F.Watson 東京	撫州付近空中脱出	0852
#10	40-2250	89RS	Lt.Richard O.Joyce 東京	金華山付近空中脱出	0855
#11	40-2249 "Hari Carrier"	34BS	Capt.C.Ross Greening 横浜/横須賀	金華山付近空中脱出	0900
#12	40-2278	37BS	Lt.Witian M.Bower 横浜	金華山付近空中脱出	0901
#13	40-2247	37BS	Lt.Edger E.McElroy 横須賀	上饒北西方空中脱出	0902
#14	40-2297	89RS	Maj John A.Hilger 名古屋/神戸	上饒南東方空中脱出	0905
#15	40-2267	89RS	Lt.Donald G.Smith 名古屋	寧海付近不時着水	0910
#16	40-2268 "Bat Oat of Hell"	34BS	Lt.William G.Farrow 名古屋	南昌付近空中脱出	0915

は西新井方面から進入，板橋から中野上空で中央線を越え用賀を経て横浜そして東京湾に抜けた。西大久保には行っていないようだが，他にこの近くをとんだ機体はない。

#3は茂原から五井と房総半島を横断，行徳，平井，北千住から入谷方面へ飛んだ。#4は不明。#5は東京湾から富津岬をかすめ浜松町上空でUターン，田園調布，つつじヶ丘，綾瀬あたりを飛んでいる。#6は不明。#7は三里塚方面から侵入，東金上空で右旋回し大網，蘇我，浦安，芝，上野毛，大和と通り金沢八景あたりで東京湾に出た。#8は不明。#9は亀有，四ッ木，銀座，大森から横浜をかすめ江の島方面へ出ている。また#10は大森上空を飛んだらしい。

横浜を目標とした#11は大林方面から佐倉上空で右旋回東金を経て太平洋に出て以後不明。#12は同じく大林方面から侵入しまっすぐ長南まで下ったのち左旋回，木更津から鶴見，横浜へと飛行した。#13は東京湾沿いに横須賀に侵入，逗子方面へと抜けている。

この東京空襲は知られるように実際には大きな被害はなかったが，その中で最も実質的戦果を上げたのが#13だろう。というのは，当時空母龍鳳に改造するためドッグ入りしていた潜水艦母艦大鯨の艦首に命中弾1発を与え，かなり完成を遅らせたのだ。これは#11ともいわれるが，#13は横須賀軍港の写真撮影にも成功している。なお16機のうち1機は海上で爆弾を投棄したため攻撃は行なっていない。

日本側の対応

日本側は4月10日に米軍の交信をキャッチしTF16の動きを知ったが，その後行方を見失っていた。この日第23日東丸からの入電により，早朝から哨戒に出ていた木更津26航戦の4機に艦隊への接触を命じた。#1が出合ったのはこのうちの1機である。また1120(以下日本時間)には横須賀鎮守府部隊の零戦3機が発進するなど，空襲時には11機が上空警戒に当たっていた。

一方，陸軍も0830警戒警報発令後，第17飛行団の97戦が上空に上がったが，燃料補給のため着陸を始めたところで空襲を受けた。土曜日で0900より防空演習があり，模擬空戦などが行なわれていたことも禍いした。それでも244戦隊の97戦が伊豆半島沖でB-24の2機を捕捉，1機の右エンジンから白煙を吐かせたといわれる。#9，10は迎撃態勢が整いつつある頃に侵入したため激しい反撃を受け，#10はとくに苦労したというからその2機がこれであろう。

また空襲後も，1230に木更津から陸攻22機，三沢から陸攻5機と戦闘機12機が，3隻と誤認（長渡丸は正確だった）したTF16を追って出動したが，今度は悪天候のため発見を拒まれた。さらに1700と翌19日0415には重巡5隻と軽空母祥鳳などの艦隊が横須賀が出港，インド洋作戦を終えて帰還中の第1機動部隊も追跡に加わったが，ついにTF16を発見することはできず，20日1930に追撃作戦を打ち切った。

なお，この日宇都宮から水戸へ視察出張中の首相東条英樹大将の乗る100式輸送機が，千葉と茨城の県境上空でB-25と遭遇している。

爆撃を終えて

日本側の損害は資料が一致しないがいずれにせよ大きなものではなく，そのひとつを上げれば死者45名，重傷者153名，家屋全焼160戸，半焼129戸，全壊21戸，半壊21戸というものであった。しかし，以後の日本の戦略におよぼした心理的効果は大きく，戦局の流れを変える作用をもたらした重要作戦と評価する者もいる。また東部軍司令部は18日午後2時「敵機9機撃墜」と発表したが，すでに当時から「墜としたのは9機でなく空気」と陰口をたたかれたという。

攻撃隊は空襲後，#8のみが福井から日本海へ抜けウラジオストク北方40mileの地点に無事着陸したが，残る15機は紀伊半島，四国，九州中央部を抜けまっすぐ中国チョーチャン省方面へ向かったが，全機が空中で脱出または不時着し失われた。

そのため#3の航空機関士レランド D.ファクター伍長は脱出時に死亡，#6は爆撃手ウィリアム J.ダイエター軍曹，航空機関士ドナルド E.フィッツモリス軍曹が溺死，機長ディーン E.ホールマーク中尉，副操ロバート J.ミーダー中尉，航法士チェース J.ニールセン中尉は捕虜となった。#7は『東京上空三十秒』の著者で機長のテッド W.ローソン中尉，航法士チャールズ L.マックルア中尉が重傷，#9の機長ハロルド F.ワトソン中尉も重傷を負った。#16は機長ウィリアム G.ファロー中尉，副操ロバート L.ハイト中尉，航法士ジョージ・バー中尉，航空機関士ハロルド A.スパッツ軍曹，爆撃手ジェイコブ・デシェイザー伍長の全員が捕虜となった。

捕虜となった8名は全員死刑の判決を受け，ホールマーク中尉，ファロー中尉，スパッツ軍曹の3名は1942年10月15日上海郊外で銃殺刑に処せられた。5名は終身刑となったがミーダー中尉は43年12月1日に獄死，残る4名は日本の敗戦まで北京刑務所に収容されていた。

爆撃後の4月21日，ルーズベルト大統領は記者会見での席上「攻撃隊はシャングリラ基地から発進」と述べたが，隊員達の行き着いた先はシャングリラ(ジェームス・ヒルトンの小説「失われた地平線」の中に登場する理想郷の名)ではなかったのである。

荒波の中，東京初爆撃の闘志に燃え空母ホーネットを発艦するドゥーリットル攻撃隊

Photo：NATIONAL ARCHIVES

MITCHELL Photo Album

●写真解説：牧 英雄
Photo Caption : Hideo Maki

Photo : NORTH AMERICAN

← B-25シリーズの先駆けとなったノースアメリカンNA-40-2。エンジンをR-2600-A71に換装後の姿である。こうして見ると，似ているといえば似ているという程度で，細い胴体や"Greenhouse"型と呼ばれるキャノピー，機首形状など，B-25の原型というにはかなり異なった機体であるのが分かる。翼前縁に突き出た4挺の30cal機銃に注意。1939年3月17日，オハイオ州デイトンのライトフィールドで撮影。

Photo : NORTH AMERICAN

← 実質的なB-25シリーズの試作機の役割を果たしたB-25-NAの第1号機（s/n40-2165）。胴体位置が高くなったことだけでも，NA-40に比べずっとスマートな機体となった。すでにのちの生産型とほとんど同様であるが，尾部キャノピー部や丸く先細りの垂直尾翼，また同角度の生産機の写真を見れば，外翼にも上反角があるのがお分かりになろう。本機はこの後垂直尾翼を改修（本文写真参照）するなど，各種のテストに使用された。

Photo : Hideya Andoh

→ 最初の実用型B-25A-NA。実用とはいえ，防弾の強化などにより飛行性能はかえって試作型よりかなり落ちているのだが，それでもB-25で最初の実戦を行なったのが本型であった。写真は初のB-25装備部隊で，1941年12月24日に日本潜水艦に対し初陣を飾った（日本側に沈没の記録はない）第17爆撃航空群第34爆撃飛行隊（17BG34BS）の機体で，カウリング前縁をインシグニアブルーに塗り，機首に部隊マークのサンダーバードを付けている。

Photo : Hideya Andoh

→ ドゥーリットル日本空襲の主役となったB-25B-NAの同型機。胴体の上面と下面に旋回式の.50cal機銃座が付いているのでA型と区別できる。星条旗を配したいかにも宣伝用といった写真で，おそらく部隊配備前の機体と思われるが，主翼上面後方のふたつの排気口のうち，右翼の方にだけ前上部にフクラミが付いているのがお分かりになるだろうか。これはD型までの特徴で，それ以後は左右とも平らになっている。

➡ 防焔式排気管となったB-25C-5-NA "WORTH FIGHTING FOR"（s/n42-53451）かなり出撃を重ねた機体である。所属部隊は38Gで，国籍マークに黄色（？）のフチを付けたのは1942年11月8～11日のトーチ作戦（北アフリカ侵攻作戦）時なのだが，塗装からみて太平洋戦線の機体と思われる。初期のC/D型はB型と非常に似ており，この写真でも排気管とシリアル・ナンバー以外での識別は困難だ。

Photo：USAF

⬅ 空母ホーネットから発艦せんとするドゥーリットル攻撃隊テッド W.ローソン中尉機。といってもこれは映画「東京上空三十秒」のスナップ。したがって操縦室後方の天測窓でも分かるように機体もB型ではなく，B-25D初期型が使用されたといわれており，機首のマーキングも実機とは若干異なっている。ただ，甲板の白線は実際にも用いられた特別塗装で，写真のように前輪を細い線に，左車輪を太い線に乗せて滑走すれば6ft（約1.8m）を残して艦橋をクリアできた。

Photo：KOKU-FAN

Photo：U.S.ARMY

➡ ドドドゥラを基地とした第13爆撃飛行隊（3BG 13BS）のクルー達とその乗機。B-25CまたはDの改修機と思われ，ご覧のように機首の透明風防を潰して，.50cal機銃4挺と，おそらく20mm砲を搭載し，側面にもワンパック型の.50cal機銃パッケージを装備した重武装となっている。太平洋戦線では爆撃より集中砲火による対地攻撃任務が重用されたので，こうした改造を行なった機体はかなり多かった。1943年6月19日ニューギニアにおける撮影。

← B-25Dを改造した写真偵察型のF-10-NO "PISTOL PACKIN MAMMA"（s/n41-30181）。D-10からの改造機である。武装を外し機首と胴体後部にトライメトロゴン・カメラ（立体写真撮影用）を装備したもので、機首に大きなアゴが張り出しているので識別は難しくない。写真では所属部隊が不明だが、1943年8月17日カリブ海方面で訓練中のものとあり、このように結局は実際に前線に出ることがなかったとされている。

Photo：USAF

→ マーシャル群島マロエラップのサンゴ礁を超低空攻撃進入する第VII爆撃軍団41BG 820BS（マキン島）のB-25G-1-NA "LITTLE JOE"（s/n42-64896）。あまり評判がよくなく外してしまった機体も多い75mm砲装備機では、もっとも初期グループの1機だが、こうしてみればどうしてなかなか颯爽とした姿だ。G型も多数が写真のように尾部銃座を増設しているが、上部銃座の位置でH型との区別は容易だ。1944年12月1日の撮影。

Photo：USAF

Photo：USAF

← 上面から見たB-25H-NA。カウリングの絞り込みやエンジンナセル上面形状、風防など平面形をあますところなく捉えた写真で外板ラインもよく分かるところから模型ファンにも喜ばれそう。H型は75mm砲と機首にニョッキリ飛び出した.50cal機銃のほか、操縦室右側にのぞいているガンパックを片側2個、計4挺の.50cal機銃を装備する重武装型で、このガンパックは発案者ポール I.ガン中佐の愛称から "Pappy's" Packageと呼ばれた。

→ ブリスベン上空を飛ぶ、オーストラリア空軍第18飛行隊のB-25J-25-NC(A47-44、ex44-30896)。米軍機でないのが残念かも知れないが、J型の写真の中でも最もクリアーな一葉。また機首からのぞく3挺の.50cal機銃など、B-25Jの特徴を非常によく捉えた写真でもある。No.18sqnは本来オランダ東インド軍の飛行隊であったが、そのままRAAFに編入されたもので、本機は1945年4月28日にRAAFが受領しているが作戦の記録はない。

Photo : RAAF

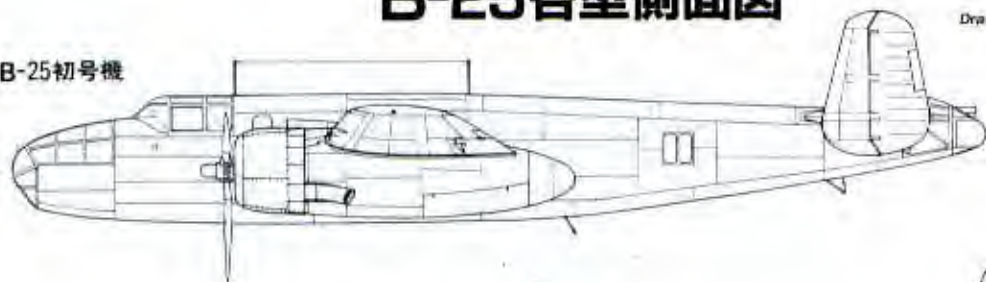
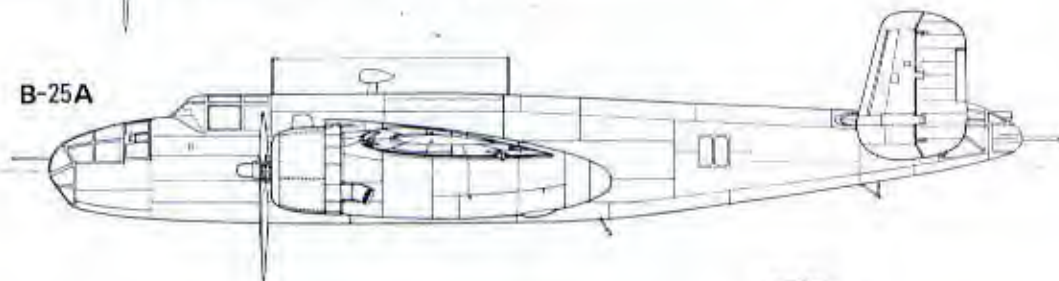
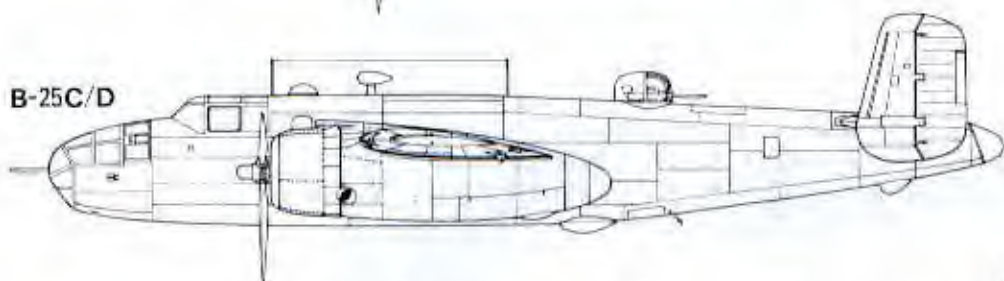
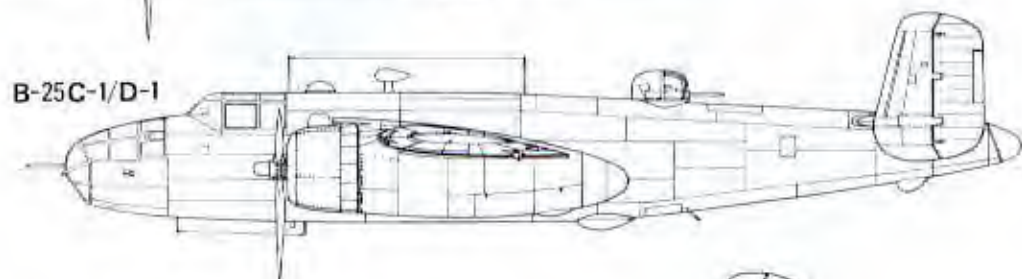
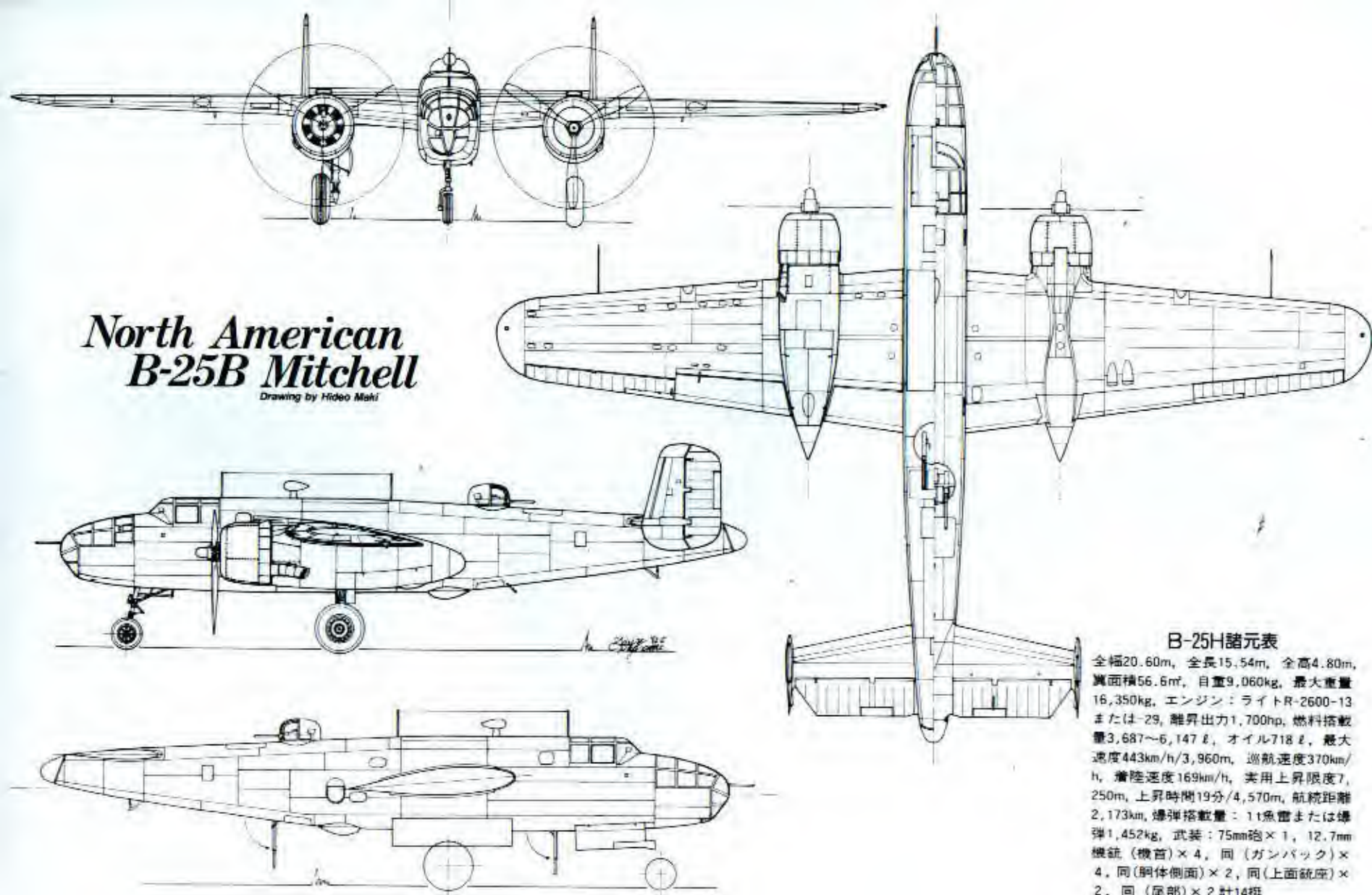
Photo : USMC

← カリフォルニア州MCASエルセントロ付近の砂漠上空で爆撃訓練中のPBJ-1D。海軍/海兵隊の標準塗装であるトライカラー・スキームではなく、オリーブドラブとニュートラルグレイといった陸軍機のままの塗装である。PBJ-1DはB-25Dを譲り受けたもので、まったく同様の機体である。投下したのは100lb(45kg)爆弾であろうか。1944年の撮影。

Photo : KOKU-FAN

→ イギリス空軍のミッチェルII(FL684)。B-25C-NAと同様の機体のようだ。RAFはミッチェルIIを538機受領したことになっているが、与えられたナンバーは571機あり、手元の記録でそのまま他国へ渡ったものや事故機を引いてもまだ547機となる。こうしたことを明確にするのは日本では困難かも知れない。この機体は他の写真でも"S"しかマーキングが施されていないが、おそらくNo.180sqnの所属機ではないだろうか。

B-25各型側面図

Drawing by Hideo Maki
B-25初号機
B-25A
B-25C/D
B-25C-1/D-1
B-25G
B-25H
B-25Jソリッド・ノーズ
B-25J

B-25H諸元表

全幅20.60m，全長15.54m，全高4.80m，翼面積56.6m²，自重9,060kg，最大重量16,350kg，エンジン：ライトR-2600-13または-29，離昇出力1,700hp，燃料搭載量3,687～6,147ℓ，オイル718ℓ，最大速度443km/h/3,960m，巡航速度370km/h，着陸速度169km/h，実用上昇限度7,250m，上昇時間19分/4,570m，航続距離2,173km，爆弾搭載量：1t魚雷または爆弾1,452kg，武装：75mm砲×1，12.7mm機銃（機首）×4，同（ガンパック）×4，同（胴体側面）×2，同（上面銃座）×2，同（尾部）×2 計14挺

Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）

作画：小泉和明 *Kazuaki Koizumi*
解説：菊地秀一 *Shoichi Kikuchi*

藍，というべきだろうか。それとも濃紺というべきだろうか。1955年にライトガルグレイとインシグニアホワイトのツートンに塗装様式があらためられるまで，グロッシー・シーブルーは，米海軍艦上戦闘機であることのなによりの証明だった。

ところが，その濃紺色を身にまとっていることが，同時に無敵の証明というわけにはいかなかった。

むしろ，5年以上も前のヨーロッパ上空に出現した遠い祖先にさえ“遅れ”をとっていることの証明ですらあった。

そんなことをいったら，F9Fパンサーの操縦桿をにぎったパイロットの中には食ってかかってくる者がいるに違いない。

「ヤツほど頑丈で頼りになる相棒にはお目にかかったこともない。いくら乱暴に扱っても，次の仕事にゃ文句のひとつもいわず快調に飛んでくれたもんだ」。

命をすり減らして朝鮮半島の上空を飛んだパイロットのいうことだから，それもうなずける。なるほど，簡素で合理的でしかもしっかりした作りは，F4FやF6Fなどキャットシリーズで磨かれたグラマンの手際そのものだ。たとえば，エンジンがおかしかったら尾部をはずして点検できるようになっていたし，電子機器と機関砲を見るには，ノーズコーンをはずすだけでこと足りた。整備がしやすいから稼働率が上がるばかりでなく，生産効率にもプラスに作用したはずだ。

翼も昔ながらの直線翼だから，見るからに作りやすそうだ。が，ここが遠い祖先にさえ“遅れ”をとっているといわれる原因といえる。

世界にさきがけてドイツが実用化にこぎつけたMe262ジェット戦闘機がF9Fに勝るのは，後退翼を採用した点だ。F9Fよりも強力な同時代の戦闘機がもっぱら後退翼だったのがその証拠だ。たとえば，共産軍のMiG-15に対して急遽同じ後退翼のF-86が送られたのも，F9Fや空軍のF-80，F-84などの直線翼機が対抗できなかったからだ。すでに戦闘機は1,000km/hを超える時代に入っていたのだ。その朝鮮戦争でしのぎを削り合ったMiG-15とF-86が，ともにMe262に代表されるドイツの技術をもとに開発されたものだったのは歴史の皮肉とでもいおうか……。

当のF9Fも6型からは後退翼に改修され，それまでのパンサーからクーガーと名前を変えている。

とはいえ，直線翼のF9Fも朝鮮戦争の全期間を通じて海軍の主力として使用され，10機以上のMiG-15を撃墜する奮闘をみせたといわれている。

F9F-5の主要諸元：全幅11.6m，全長12.6m，最大離陸重量8,500kg，自重4,600kg，エンジンP&W J48-P-6ターボジェットエンジン（推力2,840kg）×1，最大速度933km/h，武装20mm機関砲×4，127mmロケット弾×6または225kg爆弾×2。

（カラーリング・ワンポイント）
機体はグロッシー・シーブルー（FS15042）。機首および垂直尾翼の稲妻，フィンチップはともにイエロー。サイドナンバー，レター等の文字類はホワイト。

グラマンF9F-5パンサー／GRUMMAN F9F-5 PANTHER

作画：小泉和明/ Illustration by Kazuaki Koizumi

【第2回】トーマス・ブキャナン・マクガイアJr.／アメリカ陸軍

T. McGuire Jr.

P-38L(44-24155) PUDGY

機体は全面銀，スピナー後部は赤，胴体ブームと垂直尾翼の帯は赤に黒フチ，機首文字と「131」も赤で黒フチ(黒シャドー)。

Illustration: Mototaro Hasegawa

時に9FSに所属したことはなかった。

空戦2回でエースに

ケニー中将の努力によって，新しいライトニング航空群475FGは43年5月14日，ブリスベーン近郊のアンバリーフィールドで新編された。475FGの初代司令となったのは，39FS飛行隊長から転任したジョージ・プレンティス中佐で，麾下には3個飛行隊（431，432，433FS）が編成され，マクガイアは431FGに所属した。

太平洋地域で最初のライトニングだけの航空群となった475FGには，7月頃までにケリー中将が求めていた約100機が揃い，司令部隊に「100」～「109」，431FSに「110」～「139」，432FSに「140」～「169」，433FSに「170」～「199」と，飛行隊識別用機番が割り振られた。アンバリーフィールドでの訓練は8月前半に終了，8月14日付でニューギニア北東岸，ブナに近いドボドゥラへ移動した。

475FGが最初の戦果を上げるのは，その2日後のことである。米軍がニューギニア北部のマーカム河谷に建設していた滑走路を狙って，日本軍は同じ河谷の北端にあるウェアクから戦爆連合からなる攻撃隊を繰り出しており，この日，20数機が来襲した。この攻撃隊に対する要撃が475FG初の実戦で，たまたまC-47輸送機を護衛していた431FSがこれを迎え撃ち，日本機12機を撃墜した(431FS側は無傷)。ただし，マクガイアはこの中に含まれていなかったようで，戦果は記録していない。

トミー・マクガイア中尉の初戦果はその2日後の8月18日のことで，431，432FSから32機が参加，ウェアクを爆撃する攻撃隊を援護した。475FGのP-38は約20機の日本機と大空戦を繰り広げたが，マクガイアもこの際，零戦2機，飛燕1機，計3機を撃墜している。

マクガイアはレント少尉，シーバー少尉を率いて後衛の第4編隊(グリーンフライト）を編成していた。通常，編隊は4機4個の16機からなるが，この時グリーンフライトは1機が故障で基地へ引き返し，3機編隊でミッションを行なっていた。マクガイアの編隊はウェアク上空で零戦の編隊と遭遇，ヘッドオン（正対）攻撃で1機を撃墜した。続いて，2番機を追撃していた零戦に反転攻撃を仕掛けて2機目の戦果を上げる。

さらに別の零戦をヘッドオンで攻撃したが，命中弾を与えることはできなかった。両機は空中衝突を危うくかわしたが，左主翼同士が軽く接触，基地へ戻ったマクガイア機には零戦の「日の丸」用とおぼしき赤ペンキがこびり付いていた。このほか，2機の零戦に攻撃を仕掛けたが，うち1機はフランシス・レント少尉(最終撃墜数11機)が撃墜，もう1機は途中から第4編隊に加わったローウェル・ルットン少尉（最終撃墜数5機）が止めを刺した。

マクガイア編隊は零戦との交戦を終え，ウェアク空爆に参加した38BGのノースアメリカンB-25ミッチェル爆撃機を護衛して基地へ向かった。編隊は途中で日本陸軍の3式戦「飛燕」1機と遭遇，連射を浴びせかけてこれを撃墜している。この日，475FGは15機を撃墜しており，被害は1機のみだった。

さらに2日後の20日，再度ウェアク空爆を実施したが，この時戦果はなく，逆に1機を失っている。しかし，翌21日の護衛任務では損失なしに23機を撃墜する大戦果となった。マクガイアはこの日2機の戦果を記録，早くも5機撃墜のエースとなった。さらに29日に2機，さらにひと月おいて9月28日に2機をウェアク上空で撃墜して通算スコアを9機とし，ダブルエースまであと1機に迫った。

初めて被撃墜を経験

当時，エースパイロットはどの部隊にも大勢いたが，10機撃墜のダブルエース，ましてや15機のトリプルエース，

エースとなると、ツキや偶然でなることは不可能で、選び抜かれた数人のみがこの称号を受けられた。勇猛で知られた475FGをして、歴代隊員で10機以上のスコアを記録したものはわずか6人にすぎない。そんな中で、マクガイアは6回目の空戦に当たる10月15日、オロ湾空襲を仕掛けてきたラバウルの攻撃部隊を要撃、99式艦爆1機を撃墜、ついにダブルエースとなった。

6回の戦闘で10機、1回当たり1.67機で、しかも最初の空戦から2ヵ月足らずというハイペースであった。小柄なマクガイアは眼光鋭く、いささか神経質気味ではあったが、雄弁で部下からの信頼も厚かった。何より、その空戦技術は群を抜いており、あっという間に475のトップパイロットに仲間入りした。

その彼が、最初に被撃墜を経験するのはダブルエースとなった2日後、10月17日のことである。この日、オロ湾に来襲した零戦部隊に対して、475は要撃に上がり、零戦7機に追われている友軍機を助けるため、猛然と混戦の中へ飛び込んだ。マクガイアはすぐに2機を撃墜したが、別の1機に後方から攻撃され、左エンジンを撃ち抜かれた。

エンジンから出火、急降下を初めた機を救うべくもなく、彼は初めて実戦でのベイルアウトを経験する。しかも、被弾した際の破片で負傷、さらにライフラフトにも穴があいていたため、救難飛行艇に救われるまで、鮫の恐怖に怯える30分間であった。無事帰還したマクガイアは、2機の撃墜に加え、黒煙を吹きながら落下したもう1機の不確実撃墜を申告したが、こちらにも証人が現われ、この日の戦果は3機となった。

この後1ヵ月半近くマクガイアの戦果はなく、クリスマスの後にようやく次の撃墜を記録した。この間、475FGは100機以上の戦果を上げており、獲物がなかったわけはない。しかもマクガイアの怪我は、長期治療が必要なほどの重傷とは思えず、この間に治療を兼ねて休暇を取ったのかもしれない。

クリスマス明けの12月26日、475FGは43年最後の作戦ミッションを行ない、16機がニューブリテン島のグロウセスター岬上空で哨戒中に、60機を超える日本機と遭遇した。この戦闘で、1機の損害もなく11機を撃墜、そのうち3機がマクガイアの戦果であった。撃墜機はいずれも99式艦爆で、このほか1機のバル（99式艦爆のコードネーム）を撃破した。これにより、マクガイアは航空群一のトップエースとなり、海兵隊のトップエース、パピー・ボイントン、ジョー・フォス、そして49FG/9FSのディック・ボングなどと比肩する、大きな存在となっていた。43年末の段階で、ボングは21機を撃墜、海兵隊のふたりとともに、第一次大戦のアメリカ人トップエース、エディ・リッケンバッカーのスコア、26機をクリアする最短距離にいた。

ボングは11月までに21機を撃墜、陸軍のトップエースとなっており、ツアー・オブ・デューティ（軍務期間）を終えて本国へ帰還した。彼は翌44年、2度目のツアーを開始したが、ケニー中将以下第5航空軍司令部はボングのほか、348FGのニール・カービー（最終撃墜数22機）、35FGのトーマス・リンチ（最終撃墜数20機）など、各航空群のトップエースを第5戦闘機軍団（5FC）の司令部付きとすることを決めた。彼らが撃墜されて戦死したり、捕虜になって日本軍の謀略などに利用されることを恐れたためである。

珍客リンディ騒動

第5航空軍のトップエース3人に次ぐ存在にまで登り詰めたマクガイアであったが、司令部は強敵のいるニューブリテン島北部にある拠点ラバウルとの直接戦闘を避けたため、空戦の機会も減る傾向にあった。再来を誓ったフィリピンへの道を急ぐマッカーサーは、ニューギニア島の占領に力を注ぐ一方、ラバウルに対しては、周辺のアドミラルティ群島やニューブリテン島南部を占領、孤立化させる作戦に出た。

と同時に、ウェアクを迂回して、さらに西にあるニューギニア島北部のホランディアへ上陸、挟撃する作戦を開始した。4月22日、マッカーサー軍（実際に指揮を執ったのはアイケルバーガー中将）はホランディ

アおよび直接の脅威となるアイタペ飛行場で、この作戦成功を機に、ニューギニア島北岸を巡る戦いは、一気に連合軍側へ傾く。

475FGも44年3月にはマーカム河谷のナドザブ、さらに5月にはホランディアへと進出した。ホランディアはフィリピン作戦が始まるまで、半年近くサタンズエンジェルズと呼ばれるようになった475FGの司令部が置かれることになるが、島の北岸伝いにカエル飛び（リープフロッグ）で前進する地上軍を支援するためには、より航続距離の長い機体が必要だった。

ホランディア作戦が始まる直前、475へは最新型P-38Jが引き渡されている。P-38Jは主翼前縁にあった中間冷却器をエンジンナセル下に移設、冷却効率を高めるとともに、空いたスペースに燃料タンクを増設した航続性能延長型である。マクガイアは自機にパジー（PUDGY、「ずんぐりした」という意）という愛称を付けていたが、ホランディア進出後すぐに撮影された彼のP-38Jには、「PUDGY」の愛称と「131」の機番、そして18個のスコアが記入されていた。当時、マクガイアは大尉に昇進、431FSの飛行隊長になっていたが、機番は相変らず「131」を付けていた。

トップクラスの技量を持つマクガイアをしても敵機との交戦機会がなければスコアは延びず、20機目を撃墜するのは44年6月になってからのこと。この6月という月は、サタンズエンジェルズに珍客が訪れ、1カ月半にわたって騒動を巻き起こしたことでも知られている。6月26日、ホランディアの475FG司令部へ群司令チャールズ・マクドナルド大佐を訪ねた民間人こそ、かの大西洋単独無着陸横断で知られるチャールズ・リンドバーグであった。

リンドバーグは海兵隊のF4Uコルセア戦闘機の性能試験のため、ソロモン群島のガダルカナル島やグリーン島を訪問、さらに足を延ばしてホランディアでP-38の試験を申し出た。マクドナルド大佐はこの依頼に好意的に応じ、民間人リンドバーグはサタンズエンジェルズの一員として実戦任務に参加することになる。

リンドバーグは475で飛行を行なう間に、エンジン回転数を絞って航続距離を稼ぐ飛行法を考案した。リンディは飛行時間が3割近く延びるというこの飛行法を試験と実戦部隊への伝授という名目で、マッカーサー司令部から実戦参加の了解を取り付け、民間人を飛ばすべきではないという一部の意見を封じ込めた。

リンディは7月28日、マクドナルド大佐の2番機として戦闘に参加、1機の99式軍偵を攻撃、これを撃墜した。しかし、これは思ったほど単純な戦闘ではなく、陸軍独立飛行第73中隊隊長、島田三郎大尉の操縦する軍偵は、万策尽きてリンディ機へ体当たりを試みた後に海中へ没した。わずかの差で衝突を回避、初撃墜を記録したリンディ機であったが、この空戦は公式記録に載ることはなかった。ましてや、4日後の8月1日、零戦に背後を取られ、友軍機の援護で間一髪撃墜を免れたミッションなど、絶対にあってはならない「事件」で、8月13日、ケニー中将はリンドバーグに飛行停止を命じ、空の英雄は何事もなかったかのように本国へ帰還している。

あっけないエースの死

第5戦闘機軍団司令部でのデスクワークを命じられたディック・ボングではあったが、マクガイアが撃墜記録を延ばすと、司令部付きのまま実戦参加を願い出た。ボングは44年2月から4月までの2ヵ月間で7機を撃墜、ついにリッケンバッカーを超えるアメリカン・トップエースとなった。ボングにはリッケンバッカーから1ケース62本のスコッチが贈呈されることになり（皮肉にもボングは下戸であった）、特別休暇が与えられ本国へ召喚された。

ボングにとって3回目のツアーは、44年10月から始まるが、この時点でマクガイアは21機を撃墜していた。これに先立ち、3月にカービーとリンチが相次いで戦死しており、太平洋のトップエース争いは実質的にボングとマクガイアに絞られていた。ボングはこの後、12月まで作戦に参加、12月17日に40機目に当たる隼を撃墜する。彼はこの功績で議会名誉勲章が与えられることになったが、トップエースの宣伝価値と撃墜された場合の損失などが考慮され、彼は本国帰還が命じられた。

マクガイアも10月末には24機、11月前半で26機、12月に入ると30機を

18、19機目の撃墜に使用されたPUDGY III。

マクガイア(右)とそのライバル，ディック・ボング。トップエース争いは，周囲の人々の思惑をもはらみ，マクガイアが戦死するまで続けられた。ボングは40機を撃墜。

実戦。ボングが40機目を撃墜した段階で，9機差の31機に達していた。さらに，マクガイアは25，26日の両日で7機を撃墜，その差はわずか2機にまで縮まった。特に26日の戦闘では，彼の経歴の中でも最初で最後，1度に4機の零戦を撃墜している。

ここでケニー中将は，年明けまでマクガイアの出撃を差し止めるという奇妙な行動に出た。ボングは12月29日に本国へ向かったが，当時の輸送事情では到着まで2〜3日がかりで，31日の大晦日にようやく帰着した。中将としては，ディック・ボングは本国へ戻るまでトップエースの座にいなければならず，マクガイアが40機以上を撃墜しては困るという理由だったらしい。

これがよくいわれるように，中将とボングの個人的肩入れのせいなのか，あるいは政治的な配慮だったのかは知るよしもないが，この出撃禁止で，マクガイアはトップエースへの道を永遠に絶たれることになる。

中将としては，マクガイアも40機撃墜の時点で本国へ召喚するつもりで，1週間足らずの出撃禁止がおよぼす影響を軽く考えていた。

しかし，当のマクガイアの心境は穏やかではなかった。当時，475FGはフィリピン方面作戦にともない，レイテ島中部のデュラグに司令部を移していた。連合軍優位の中で進む戦闘の中で，空戦の回数は次第に減りつつあり，しかも，2月にはツアーを終えて本国へ帰還することになっていた。この焦りが，1月7日，マクガイアにとって最期のミッションとしたのだろうか。

この日，マクガイアは3機を率いて，ミンドロ島への哨戒飛行を行なった。彼は直接レイテ島の北西部にあるミンドロ島へは向かわず，獲物を求めて南西部のネグロス島上空を往復した。そしてネグロス島北部からミンドロ島へ向かおうとした時，前下方に1機の日本機を発見した。島の北部に基地を置いていた陸軍第54戦隊に所属する，杉本明准尉操縦の隼であった。

マクガイアは機数でもポジションでも優位にあったことと，この後ミンドロ島への哨戒飛行も残っていることなどから，編隊に増槽を捨てることを禁じた。増槽を捨てずに軽快な隼と格闘戦に入ることは愚の骨頂だが，なぜかこの時，マクガイアは初歩的なミスを犯した。その結果，マクガイアは杉本機の術中にはまり，低空低速で失速状態に陥り，脱出する間もなく地上に激突した。トップエースまであとわずかというところで，あっけない死を迎えた。一方の杉本准尉も，被弾してジャングルに不時着，マクガイア撃墜の大金星を上げたことも知らないまま，フィリピン人抗日ゲリラによって射殺されてしまった。

この日，マクガイアは5代目のパジー，P-38L-1-LO "PUDGY"（131/44-24155）には乗っておらず，借り物の「121」で出撃した。不吉な「13」に「1」を加えた「131」は，マクガイアにとってはラッキーナンバーだったようで，飛行隊長になった後も131号機に乗り続けた。ただし，最期のミッションを別にすれば。

結局，トーマス・マクガイア少佐は38機撃墜の2番目のエースとして，名誉勲章を授与された。直接の功績は12月25，26両日の，7機撃墜であった。そして5年後の49年9月，ニュージャージー州フォートディックス陸軍航空基地が空軍基地となる際に，同州出身のエースに因んで，マクガイア空軍基地と改称されている。

一方のボングだが，終戦直前の45年8月6日，ロッキードP-80Aジェット戦闘機の受領試験中に事故死した。戦死でも将官の死でもなかったため，ボングの名前は空軍基地名として後世に伝えられることはなかった。しかし，今も彼の故郷，ウィスコンシン州北端のスペリオール市には，リチャード・ボング空港があることだけは付記しておきたい。

ＶＡ-728/51機に250ポンド爆弾を3人がかりで装着する。こうして頑張ったＶＡ-728は帰国途上でＶＡ-155に改編され1955年までＡＤを飛ばすことになる。